

Tvangssalg av fremmede skip

I forhold til internretten og folkeretten

Kandidatnr: 244 & 288

Veileder: Professor Erik Røsæg

Leveringsfrist: Høst 04, 25.11.04

Til sammen 24 514 ord

Dato: 25.11.04

Innholdsfortegnelse

<u>1</u>	<u>INNLEDNING</u>	<u>1</u>
1.1	VALG AV TEMA	1
1.2	PROBLEMSTILLING	1
1.3	AVGRENSNING	2
1.4	NÅR DET ER AKTUELT Å TVANGSSELGE ET FREMMED SKIP	2
1.5	TERMINOLOGI	4
1.5.1	FREMMEDE SKIP	4
1.5.2	TVANGSSALG MED BISTAND AV NAMSMYNDIGHETENE	7
1.6	RETTSKILDER	7
1.7	OPPLEGGET VIDERE	8
<u>2</u>	<u>TVANGSFULLBYRDELSE OG JURISDIKSJON</u>	<u>9</u>
2.1	INNLEDNING	9
2.2	TVANGSJURISDIKSJON OVER FREMMEDE SKIP	9
2.3	TVANGSFULLBYRDELSLOVENS GEOGRAFISKE VIRKEOMRÅDE	11
2.4	FOLKERETTSLIGE BEGRENSINGER - TVANGSL. § 1-4	13
2.4.1	IMMUNITET	14
2.4.2	INNOCENT PASSAGE	15
2.4.3	ALMINNELIGE FOLKERETTSLIGE REGLER	16
2.5	FOLKERETTSLIG UTVIDELSE AV NORSK TVANGSJURISDIKSJON	16
2.5.1	TVANGSL. § 1-5	17
2.5.2	KONTINENTALSOKKELEN	17
2.5.3	ØKONOMISK SONE	21
2.6	ÅPENT HAV	21
2.7	ARREST	22
2.8	KOMPETENT NAMSMYNDIGHET	24
2.9	OPPSUMMERING	25

3 VILKÅR FOR Å BEGJÆRE TVANGSSALG **26**

3.1	INNLEDNING	26
3.2	ANERKJENNELSE AV PANTERETT I FREMMED SKIP	26
3.3	KONTRAKTSPANT OG UTLEGG – SJØL. § 74	27
3.3.1	SALGSPANT/EIENDOMSFORBEHOLD	30
3.4	SJØPANT – SJØL. § 75	34
3.5	FORMUESGODET	35
3.6	REGISTRERT I ET REALREGISTER	35
3.6.1	REALREGISTER	36
3.6.2	SÆRLIG OM BAREBOAT-REGISTRERTE SKIP.	39
3.6.3	OPPSUMMERING	42
3.7	TVANGSKRAFTIG TVANGSGRUNNLAG	42
3.7.1	TVANGSGRUNNLAG	42
3.7.2	SÆRLIGE TVANGSGRUNNLAG	43
3.7.2.1	Litra a og b – Kontraktspant og utlegg	43
3.7.2.2	Litra c og d – legalpant (sjøpant)	46
3.7.3	ALMINNELIGE TVANGSGRUNNLAG	48
3.7.3.1	Norske rettsavgjørelser	49
3.7.3.2	Utenlandske rettsavgjørelser	50
3.7.4	TVANGSKRAFT	53
3.7.4.1	Materielle og personlige vilkår for tvangskraft	54
3.7.4.2	Formelle vilkår for tvangskraft	56
3.7.4.3	Tvangskraft ved tvangsfullbyrding av utenlandsk tvangsgrunnlag	58
3.8	OPPSUMMERING	60

4 VILKÅR FOR Å GJENNOMFØRE TVANGSSALG AV FREMMEDE SKIP **60**

4.1	INNLEDNING	60
4.2	FORKYNNELSER OG MEDDELELSER AV DOKUMENTER	61
4.2.1	TVANGSL. § 11-7 OG TVANGSL. § 11-9	62
4.2.2	FORKYNNELSE TIL SKIPSFØRER - SJØL. § 137	64
4.2.3	UKJENT EIER/FULLMEKTIG OG UKJENT ADRESSE - TVANGSL. § 5-14	65
4.3	FORHOLDET TIL 1993-KONVENSJONEN	67
4.3.1	SJØL. § 137	67
4.3.2	TVANGSL. §§ 11-7 OG 11-9	69
4.3.3	TVANGSL. § 5-14	70

4.4	KORT OM DEN VIDERE GJENNOMFØRINGEN AV TVANGSSALGET	70
<u>5</u>	<u>ANERKJENNELSE AV TVANGSSALG AV FREMMEDE SKIP I NORGE</u>	<u>71</u>
5.1	INNLEDNING	71
5.2	1967-KONVENSJONEN	71
5.3	ANDRE KONVENSJONER	72
5.4	ANERKJENNELSE UTEN KONVENSJONSGRUNNLAG	74
<u>6</u>	<u>AVSLUTNING</u>	<u>76</u>
6.1	KONKLUSJON PÅ HOVEDPROBLEMSTILLING	76
6.2	FORHOLDET TIL 1993-KONVENSJONEN	77
	<u>LITTERATURLISTE OG REGISTRE MED FORKORTELSER</u>	<u>78</u>

1 Innledning

1.1 Valg av tema

Oppgaven er skrevet som et felles prosjekt. Kandidat nr. 244 har i hovedsak utarbeidet punkt 1.4, 2.1-2.4, 3.2-3.5, 4.3-4.4 og 5.3-5.4 og kandidat nr. 288 punkt 1.5, 2.5-2.8, 3.6-3.7, 4.1-4.2 og 5.1-5.2. Oppgaven berører flere rettsområder. At både spørsmål av internrettslig og folkerettslig art skulle omhandles, gjorde oppgaven interessant og utfordrende for oss. Innspill vi fikk fra veileder, var også av betydning for valget av oppgavens tema.

Under del 1 vil vi presentere oppgavens problemstilling(er), samt de avgrensinger av oppgavens omfang, som vi har funnet nødvendige, se punkt 1.2 og 1.3.

Videre skal vi se på hvor aktuelt det er å tvangsselge fremmede skip i Norge etter lov om tvangsfullbyrdelse og midlertidig sikring (tvangsl.) 26. juni 1992 nr. 86. Det vil også bli foretatt noen begrepsavklaringer i forhold til oppgavens ordlyd, se punkt 1.5. I punkt 1.6 vil det kort redegjøres for de sentrale rettskildene som benyttes i oppgaven. Avslutningsvis vil det videre opplegget i oppgaven presenteres.

1.2 Problemstilling

Hovedproblemstillingen i denne oppgaven er: Når kan norske tvangsmyndigheter gjennomføre tvangssalg av fremmede skip i Norge, etter tvangsl. kapittel 11?

Som undertittelen på oppgaven indikerer, vil det bli drøftet både internrettslige og folkerettslige problemstillinger i tilknytning til hovedproblemstillingen. En problemstilling er *når* norske myndigheter har jurisdiksjon over det fremmede skipet. Det knytter seg også problemstillinger til hvilke vilkår som for øvrig må være tilstede for at tvangssalg av fremmed skip kan begjæres og gjennomføres i Norge.

En videre problemstilling er om tvangssalget av det fremmede skipet i Norge vil anerkjennes og respekteres i utlandet

En spesiell problemstilling som vi vil ta for oss under del 4, er reglene om forkynnelse i tilknytning til tvangssalget og forholdet til en mulig ratifisering av

International Convention om Maritime Liens and Mortgages 1993, Geneva, May 6, 1993 (1993-konvensjonen). Selv om en slik problemstilling kan synes å ligge utenfor rammene av hovedproblemstillingen, mener vi at problemstillingen er av interesse for oppgaven. Dagens regler er i overensstemmelse med de reglene som 1993-konvensjonen¹ er ment å avløse. Vi tar for oss problemstillingen ettersom den Norske stat anerkjenner viktigheten av å ha mest mulig ensartede internasjonale regler på dette området.

1.3 Avgrensning

Vi velger å avgrense oppgaven mot tvangssalg av fremmede skip etter tvangsl. kapittel 8. Dette er for å begrense oppgavens omfang. Vi vil kun behandle tvangssalg av realregistrerte skip. Slike skip er av større kommersiell interesse. Dette innebærer at fritidsbåter og andre fartøyer som ikke er registrerte, faller utenfor oppgavens tema.

Tvangssalget kan gjennomføres ved medhjelpersalg eller tvangsauksjon. Vi vil avgrense mot å behandle salgsformene. Foruten forkynnesreglene i tvangsfullbyrdsloven, vil vi ikke foreta en nærmere drøftelse av de øvrige vilkårene for gjennomføringen av tvangssalget, herunder dekningsprinsippet. At skipet er fremmed, reiser ikke tilsvarende problemer i forhold til salgsformen og de øvrige vilkårene, som de vilkår vi skal omhandle.

En annen avgrensning vi har sett oss nødt til å gjøre, er behandling av reglene om innsigelser mot tvangsgrunnlaget, samt tvangssalgsbegjæringens form og innhold. Her kan det tenkes særlige problemstillinger i forhold til tvangssalg av fremmede skip, men disse er det ikke funnet plass til i denne oppgaven.

1.4 Når det er aktuelt å tvangsselge et fremmed skip

Tvangssalg av fremmed skip i Norge vil være aktuelt i flere tilfeller. Vi skal i det følgende se på enkelte tilfeller hvor tvangssalg av fremmed skip er særlig aktuelt. De siste 10-15 årene har det vært en stor utvikling i antall fremmede skip som anløper norske havner. Bare mellom 1987 og 1994 økte anløpet av fremmede skip i Nord-Norge fra 500 til 7000². Brorparten av anløpene til norske havner er problemfrie, men

¹ 1993-konvensjonen er ment å avløse International convention for the unification of certain rules relating to maritime liens and mortgages, Brussels, May 27, 1967 (1967-konvensjonen)

² Se UD-rapport 6. juli 1995 s. 6

økningen i antall skipsanløp fører også med seg flere skip med interne problemer og skip av lav standard.

For det *første* har norske myndigheter mulighet til å holde tilbake³ skip som ikke oppfyller de krav og standarder som settes med hensyn til skips sjødyktighet. Skipets sjødyktighet kan være alt fra manglende sikkerhetsutstyr til mangel av pålagte sertifikater og dokumenter, samt rent fysiske forhold som korrosjon av skrog. I noen tilfeller viser eier/reder ingen evne eller vilje til å utbedre feil og mangler. I andre tilfeller lar det seg heller ikke gjøre å komme i kontakt med eier/reder. Som resultat kan skipet i ytterste konsekvens bli liggende i havn i årevis. Skipet vil oppta kostbar havneplass og pådra seg vedlikeholdsutgifter. På den måten pådrar skipet seg utgifter som ikke blir dekket av reder/eier. Havnemyndighetene kan også ha utgifter med å gjøre skipet sjødyktig på vegne av eier/reder.⁴ Det offentlige kan i tillegg pådras kostnader med å fjerne fremmede skipsvrak fra norsk sjøterritorium. Tvangssalg kan være den eneste måten å få dekket disse utgiftene på. Dette er særlig aktuelt når skipet mangler nødvendige forsikringer.

For det *andre* vil fremmede skip kunne begjæres arrestert i Norge. Ved arrest gis kreditor mulighet til å forfølge kravet ved norske domstoler, hvor kreditor ikke allerede har tvangsgrunnlag eller verneting for kravet. Arresten vil lede opp til tvangssalg av skipet dersom arrestkravet ikke oppfylles. Bakgrunnen for at det begjæres arrest av det fremmede skipet i Norge, kan være at Norge har tilfredsstillende regler om gjennomføring av tvangssalget og anerkjennelse av rettigheter og heftelser i skipet. Slike regler kan være mindre velutviklet i andre stater hvor arrest kan tas. Det er flere eksempler på at den internasjonale transportføderasjonen har tatt arrest i skip på vegne av mannskapet for manglende utbetalinger på hyre. I disse tilfellene påløper også havnekostnader ved at skipet ofte blir liggende i havn i lengre tid.

For det *tredje* vil tvangssalg av fremmed skip kunne begjæres når saksøkeren allerede har et tvangskraftig tvangsgrunnlag for kravet sitt i skipet, og norsk tvangsmyndighet er kompetent til å bistå i tvangssalgprosessen. Skipets eier har for eksempel misligholdt et banklån pantesikret i skipet.

³ Jfr lov om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. 9. juni 1903 nr. 7 (sjødl.) § 24

⁴ Jfr. sjødl. § 24 a

1.5 Terminologi

1.5.1 Fremmede skip

Begrepet fremmede skip trenger en nærmere presisering. På bakgrunn av at tvangssalg kun kan gjennomføres etter tvangsfullbyrdelsesloven, må man ta utgangspunkt i denne loven for å avgjøre nærmere innholdet i begrepet. Det vil først bli redegjort for skipsbegrepet. Deretter drøftes det hva det innebærer at et skip er å anse som fremmed.

Skipsbegrepet

Tvangsl. § 1-8 (2) inneholder legaldefinisjonen av skip. Det kommer klart frem av ordlyden i bestemmelsen at definisjonen kun gjelder for tvangsfullbyrdelsesloven, jfr. ”med skip menes i denne lov”. Foruten ”skip”, utvider tvangsl. § 1-8 (2) skipsbegrepet til ikke bare å gjelde skip, men også flytende innretninger som kan registreres i norsk skipsregister eller tilsvarende utenlandsk register. Bestemmelsens ordlyd gir utover dette ingen direkte veiledning for hva som er å anse som et skip.

Det følger av forarbeidene⁵ at skip skal oppfattes etter hva som i ”tradisjonell forstand” og etter vanlig språkbruk, er å anse som skip. I de fleste tilfeller vil det heller ikke by på noen problemer å avgjøre hva som er et skip.

Det er i teorien⁶ fremhevet visse karakteristikk for hva som er å anse som et skip, i tradisjonell forstand. Disse kan i tvilstilfeller være veiledende for om en innretning er et skip eller ikke. For at en innretning skal kunne anses som skip, må den for det *første* være flytende, og denne flyteevnen må skyldes at innretningen delvis er hul. For det *andre* må innretningen være beregnet på å bevege seg i eller igjennom vannet. For det *tredje* må innretningen være av en viss størrelse, slik at den er egnet til å bære gods eller passasjerer. Et viktig moment, men som ikke er avgjørende, er hvilket formål innretningen skal tjene. Noen formål fremhever ofte klart at innretningen er et skip, for eksempel frakt av passasjerer og gods.

Skipsbegrepet eksisterer også i tid.⁷ Det betyr at skipsbegrepet både oppstår og opphører på et tidspunkt. Skip under bygging er ifølge teorien⁸ ikke å anse som ”skip”

⁵ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 77

⁶ Se Brækhus (1975) s. 5-21 og Falkanger (2004) s. 23-28

⁷ Se Falkanger (2004) s. 25

etter tvangsfullbyrdelsesloven. Det er fordi det er antatt at skip som bygges, ikke har de karakteristikkene som et skip må ha i tradisjonell forstand.

Med skipsbegrepet følger også tilbehør til skipet. Gjenstander som oppfattes som tilbehør, faller inn under skipsbegrepet, jfr. lov om sjøfart av 24. juni 1994 nr. 39 (sjøl.) § 45. Motsetningsvis vil gjenstander som ikke faller inn under tilbehørsbegrepet i sjøl. § 45, ikke omfattes av skipsbegrepet. Under punkt 3.3.1 vil tilbehørsbegrepet omhandles noe nærmere.

Konsekvensen av at noe er å anse som "skip" etter tvangsfullbyrdelsesloven, er at enkelte av lovens bestemmelser som kun gjelder skip, kommer til anvendelse. Dette gjelder for eksempel tvangsl. §§ 1-5, 1-6 og § 11-10.⁹

Som vi skal se senere i oppgaven, er det ikke alle skip som faller inn under det tradisjonelle skipsbegrepet, som kan tvangsselges etter tvangsl. kapittel 11. Dette er fordi det kun er realregistrerte skip som kan tvangsselges etter kapittel 11.

Fremmed skip

Med fremmed skip menes i denne sammenheng utenlandsk skip. Dette innebærer at ethvert skip som ikke er å anse som norsk, vil være fremmed. Etter sjøl. § 1 vil et skip anses som norsk når det ikke er innført i en annen stats skipsregister. I tillegg må det oppfylle visse fastsatte tilknytningskriterier til Norge. Skipet vil være norsk selv om skipet ikke er registrert i norsk skipsregister (NOR) eller norsk internasjonalt skipsregister (NIS)¹⁰, så lenge skipet ikke er registrert i andre staters registre.

Spørsmålet er således hva det innebærer at skipet er registrert i en annen stats register.

Det ytre beviset for hvilken nasjonalitet et skip har, er hvilken stats flagg skipet seiler under. Dette følger av United Nations Convention on the Law of the Sea 10. desember 1982 (Havrettskonvensjonen) artikkel 91. Alle stater plikter å ha et skipsregister som avgjør skipets nasjonalitet, jfr. artikkel 94 § 2 litra a. Det utenlandske registeret må oppfylle visse folkerettslige minimumskrav, som følger av Havrettskonvensjonen.¹¹

⁸ Se Falkanger (2004) s. 25

⁹ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 77

¹⁰ Se lov om norsk internasjonalt skipsregister 6. desember 1987 nr. 48 (NISl)

¹¹ Se Falkanger, bind I (2002) s. 63.

Et grunnleggende minimumskrav har vært at det skal foreligge en "genuine link" mellom skip og registreringsstat, jfr. Havrettskonvensjonen art 91 § 1, 2. punktum. "Genuine link" kravet var en reaksjon på utflaggingen av skip fra tradisjonelle sjøfartsstater til bekvemmelighetsstater, som for eksempel Panama og Liberia. Enkelte sjøfartsnasjoner ønsket regler om krav til skips tilknytning til registreringsstaten. Før hadde det alene vært opp til den enkelte stat å fastsette vilkårene i sin interne lovgivning.¹² Innholdet i "genuine link" stiller ikke særlig store krav til reell tilknytning.¹³ Det er antatt at United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships av 1986 (registreringskonvensjonen) artikkel 8-10, presiserer det nærmere innholdet i begrepet "genuine link".¹⁴ Denne konvensjonen er ikke trådt i kraft.

Konklusjonen på spørsmålet er at skip som er registrert i et utenlandsk skipsregister, vil være fremmed dersom registeret oppfyller Havrettskonvensjonens minstekrav til slike registre.

Dersom skipet ikke er registeret i et slikt skipsregister, er spørsmålet hvordan skipets nasjonalitet avgjøres.

Etter forarbeidene¹⁵ er man henvist til å foreta en konkret vurdering. Er skipets tilknytning til et annet stat sterkere enn tilknytningen til Norge, er skipet å anse som fremmed. Et sentralt moment i denne vurderingen er i hvilken grad det foreligger registreringsmuligheter¹⁶ for skipet, i andre staters registre enn i NIS og NOR. Kan for eksempel skipet registreres i Norge, og skipet er avskåret fra å registreres i andre stater, har skipet sterkest tilknytning til Norge.

Konklusjonen er at det må foretas en konkret vurdering av hvilken stat det uregistrerte skipet har sterkest tilknytning til.

¹² Se Bech og Lund (1989) s. 14

¹³ Se Bech og Lund (1989) s. 14-29

¹⁴ Se Bech og Lund (1989) s. 28

¹⁵ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 76

¹⁶ Se Falkanger, bind I (2002) s. 63

1.5.2 Tvangssalg med bistand av namsmyndighetene

En kreditor kan søke bistand hos kompetent tvangsmyndighet for tvangsdekning av krav som den forpliktete etter det underliggende forhold ikke frivillig oppfyller.

Tvangsdekning med bistand av kompetent tvangsmyndighet, kan skje på flere måter. I denne oppgaven skal vi se på når tvangsdekning etter tvangsfullbyrdslovens regler kan skje gjennom tvangssalg av fremmed skip. Tvangssalg innebærer at skipet selges uten at samtykke fra eieren er nødvendig, og kjøperen overtar skipet fritt for heftelser.

I Norge er namsmyndighetene kompetent tvangsmyndighet. Namsmyndigheten består av namsmannen og tingretten, jfr. tvangsl. § 2-1 (1). I det følgende blir norsk kompetent tvangsmyndighet omtalt som namsmyndighet.

Partene kan ikke lovlig avtale at tvangsfullbyrdelse skal skje etter andre regler enn tvangsfullbyrdsloven når tvangssalg skal skje gjennom namsmyndighetene, jfr. § 1-3 (1).

1.6 Rettskilder

Den viktigste rettskilden er tvangsfullbyrdsloven. Loven er også det naturlige utgangspunktet for å løse problemstillingene ved tvangssalg av fremmed skip. Også andre lover er viktige rettskilder. Særlig er sjøloven av betydning for løsning av enkelte sjørettslige problemstillinger som oppgaven reiser. Ved siden av loven, er forarbeidene¹⁷ til tvangsfullbyrdsloven og sjøloven viktige rettskilder for forståelsen av lovtekstene.

Det spesielle med rettskildesituasjonen på dette området er at tvangsfullbyrdsloven gjelder med de begrensninger som følger av folkeretten.¹⁸ For enkelte av sjølovens regler begrenses reglene på tilsvarende måte.¹⁹ Dette avviker fra det alminnelige utgangspunktet at norsk rett skal gå foran folkeretten i tilfelle motstrid. For øvrig er det en presumsjon²⁰ for at norsk rett er i overensstemmelse med folkeretten. Det innebærer at folkerettslige regler som er forpliktende for Norge, vil måtte anvendes i

¹⁷ Særlig Ot.prp.nr.65 (1990-1991) og Sjølovkomitéens innstilling nr. VI og VIII (1966) og (1969).

¹⁸ Se tvangsl. § 1-4

¹⁹ Se for eksempel sjøl. § 137

²⁰ Se Ruud (1998) s. 30 og s. 38 f.

tolkningen av de regler som gir norske myndigheter jurisdiksjon over det fremmede skipet, samt de myndighetshandlinger som foretas i medhold av disse bestemmelsene. Det betyr at de folkerettslige reglene får en direkte betydning for tolkningen av reglene i tvangsfullbyrdelsesloven

Noen av bestemmelsene i sjøloven bygger på konvensjoner som Norge har ratifisert. Konvensjonstekstene vil da kunne være et supplerende tolkningsmoment når norske rettskilder ikke gir entydig løsning på hvordan en lovtekst skal oppfattes.²¹ Konvensjonstekster skal tolkes i samsvar med reglene i Vienna Convention on the Law of Treaties, 23. mai 1969 (Wienkonvensjonen). Konvensjonen gir uttrykk for folkerettslig sedvanerett.²²

Vi vil også anvende den juridisk litteratur hvor litteraturen berører de problemstillinger vi drøfter. Litteraturen vil ha betydning som argumentasjonsbærer for momenter for og imot bestemte løsninger.²³ Også utenlandsk litteratur er egnet til å illustrere løsninger på bestemte tolkninger. Særlig opplysningsverdi har denne litteraturen ved mangel på andre kilder. Et eksempel vil være spørsmål om anerkjennelse av tvangssalg av fremmed skip i Norge.

1.7 Opplegget videre

Vi skal i del 2 ta for oss når namsmyndighetene har tvangsjurisdiksjon over det fremmede skipet etter tvangsfullbyrdelsesloven

I del 3 skal vi redegjøre for vilkårene som må være tilstede for å kunne begjære tvangssalg av det fremmede skipet. I denne delen vil vi også behandle tilgrensende spørsmål som strengt tatt ikke er vilkår for å begjære tvangssalg. Dette gjelder blant annet anerkjennelse av andre panterettigheter enn den panteretten som ligger til grunn for begjæringen av tvangssalget.

Under del 4 vil vi se på reglene om forkynnelse og meddelelse som vilkår for å gjennomføre tvangssalget, samt forholdet til 1993-konvensjonen.

Spørsmålet om andre stater vil anerkjenne tvangssalg av fremmed skip i Norge vil bli omhandlet i del 5.

²¹ For eksempel sjøl. § 74 som bygger på 1967-konvensjonen

²² Se Ruud (1998) s. 65

²³ Se Andenæs (1998) s. 124

2 Tvangsfullbyrdelse og Jurisdiksjon

2.1 Innledning

Det er en absolutt forutsetning for å kunne tvangsselge et fremmed skip i Norge, at skipet må være underlagt norsk tvangsjurisdiksjon. Reglene om når et skip befinner seg innenfor en stats jurisdiksjonsområde, følger av folkerettslige regler. Etter folkeretten har en stat full suverenitet over sitt territorium. En slik territorialhøyhet innebærer at en stat, som utgangspunkt, har full lovgivnings-, doms- og tvangsmyndighet, både overfor egne rettssubjekter og utenlandske rettssubjekter.²⁴

Dette utgangspunktet modifiseres noe ved at folkeretten for det *første* oppstiller visse begrensninger for en stats jurisdiksjon innenfor statens eget land- og sjøterritorium. Dette innebærer at statens lovgivnings-, doms- og tvangsmyndighet ikke alltid vil være sammenfallende. For det *andre* vil folkerettslige regler også kunne gi norske myndigheter utvidet jurisdiksjon i enkelte områder utenfor statens territorium.

Følgelig vil norske myndigheters tvangsjurisdiksjon enten følge av det alminnelig prinsippet om suverenitet, eller av de folkerettslige regler som utvider eller begrenser norske myndigheters jurisdiksjon overfor det fremmede skipet.

2.2 Tvangsjurisdiksjon over fremmede skip

Et skip er, som utgangspunkt, underlagt flaggstatens eksklusive jurisdiksjon²⁵, jfr. Havrettskonvensjonen artikkel 91, jfr. 92. Reglene er basert på folkerettslig sedvanerett.²⁶ I de situasjoner hvor et fremmed skip befinner seg innenfor et område underlagt Norges jurisdiksjon som kyststat, er skipet underlagt to konkurrerende jurisdiksjoner. Hvor kyststaten har jurisdiksjon over det fremmede skipet, bortfaller flaggstatens jurisdiksjon i tilsvarende grad.²⁷ På landterritoriet og i sjøterritoriet er det på det rene at kyststaten, som utgangspunkt, har eksklusiv jurisdiksjon²⁸ over det fremmede skipet, jfr. suverenitetsprinsippet.

²⁴ Om suverenitet, se Ruud (1998) s. 20 f.

²⁵ Se Falkanger (2004) s. 28 og Rosas (1996) s. 541

²⁶ Se Ruud (1998) s. 119-120

²⁷ Se Krokeide (1981) s. 68

²⁸ Med det "franske system" som en ikke-rettslig, praktisk unntak, se Fleischer (2000) s. 105

Reglene om når kyststaten har jurisdiksjon over et fremmed skip, utenfor det indre farvann, bygger på en avveining av forholdet mellom kyststatsjurisdiksjon og flaggstatsjurisdiksjon. Det folkerettslige prinsippet om ”uskyldig gjennomfart” begrenser kyststatens jurisdiksjon i territorialfarvannet, som vi skal se under punkt 2.4.2. Både utvidelsen av sjøterritoriet og opprettelsen av kontinentalsokkelen og den økonomiske sonen, bygger på en utvidet kyststatsjurisdiksjon på bekostning av flaggstaters friheter på det åpne hav.

Utviklingen har også gått i retning av økt havnestatskontroll²⁹, til fordel for kyststaten, for handlinger begått på det åpne hav av det fremmede skip. Eksempler på slik ekstraterritoriell kontroll³⁰ kan nevnes International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) av 1973 og International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) av 1974.

Kyststaten har følgelig jurisdiksjon over det fremmede skip i de tilfeller hvor det har vist seg at kyststatens interesser veier tyngre enn flaggstatens interesser.³¹

Folkeretten oppstiller rammene for norske myndigheters jurisdiksjon over det fremmede skip. Dette innebærer at det vil være i strid med folkeretten om norsk lov går lengre enn de oppstilte rammene.

For at namsmyndighetene skal ha myndighet til å bistå og gjennomføre tvangssalg av et fremmed skip, og således utnytte den jurisdiksjonen folkeretten har gitt, er det et krav at norske myndigheter har regulert dette i lov. At det er et slikt krav til lovhjemmel, følger av legalitetsprinsippet³². Kort fortalt innebærer legalitetsprinsippet at norske myndigheter verken kan utøve tvangsmyndighet over for egne eller andre staters rettssubjekter uten hjemmel i lov.³³

I det følgende skal vi se på namsmyndighetenes hjemmel til å bistå og gjennomføre tvangssalg av fremmed skip og det geografiske virkeområde til hjemmelen.

²⁹ Om havnestatskontroll, se Rosas (1996) s. 541

³⁰ Se Ruud (1997) s. 103

³¹ Se Fleischer (2000) s. 107 og Fleischer (1977) s. 156

³² Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 75

³³ Se Eckhoff (1998) s. 235 f.

2.3 Tvangsfullbyrdslovens geografiske virkeområde

Etter norsk rett skal all tvangsfullbyrding av krav, som utgangspunkt, skje gjennom namsmyndighetene med hjemmel tvangsfullbyrdsloven.³⁴ Myndighet til å bistå tvangssalg av realregistrerte fremmede skip følger av lovens kapittel 11, jfr. § 1-8.

Spørsmålet om hvor namsmyndighetene kan utøve slik bistand, er et spørsmål om tvangsfullbyrdslovens geografiske virkeområde.

Tvangsfullbyrdsloven er ifølge forarbeidene³⁵ ”utformet i samsvar med regelen om at tvangsmakt bare kan benyttes innenfor rikets grenser”.³⁶ Det grunnleggende kriterium for at et fremmed skip kan tvangsselges er altså at det befinner seg innenfor rikets grenser. Imidlertid kan visse innledende skritt i tvangssalgprosessen foretas, selv om skipet befinner seg utenfor rikets grenser. For eksempel kan begjæring om tvangssalg fremsettes. Dette følger forutsetningsvis av tvangsl. § 11-10.

Bestemmelsen sier at skip som befinner seg i utlandet når tvangssalg begjæres, må bringes til et angitt sted i riket. Loven har imidlertid den geografiske begrensning at tvangssalget ikke kan gjennomføres, ved at bud ikke kan stadfestes av tingretten, dersom skipet ikke befinner seg i riket, jfr. tvangsl. § 11-10 (3).

At tvangsmakt kun kan utøves innenfor rikets grenser, er i samsvar med det alminnelige folkerettslig prinsipp om at tvangsutøvelse ikke kan skje på andre staters territorium.

Problemstillingen blir hvilke områder som omfattes av uttrykket ”innenfor rikets grenser”.

I tillegg til fastlands-Norge omfatter Norges landterritorium også Svalbard, jfr. lov om Svalbard 17. juli 1925 nr.11, og bilandene, jfr. henholdsvis lov om Jan Mayen 27. februar 1930 nr.2 og lov om Bouvet-øya, Peter I’s øy og Dronning Maud Land m.m. 27. februar 1930 nr. 3.

Imidlertid er suverenitetskravene i Antarktis omstridte, og forvaltningen av området må skje gjennom The Antarctic treaty 1. desember 1959, Washington.³⁷ Norges suverenitet

³⁴ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 7

³⁵ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 75

³⁶ Se Falkanger, bind I (2002) s. 48

³⁷ Se Ruud (1998) s. 115

på Svalbard følger av en tolkning av Treaty concerning Spitsbergen av 9. februar 1920, Paris (Svalbardtraktaten).³⁸ Problemstillingene rundt norsk jurisdiksjon på Antarktis og på Svalbard vil ikke drøftes nærmere.

Enkelte av sjøområdene utenfor norsk landterritorium er også å anse som en del av riket. Dette omfatter for det første er det indre farvann. Det indre farvann er området innenfor de rette grunnlinjene. Grunnlinjene er fastsatt ved kgl.res. av 12. juli 1935, 18. juli 1952, 13. juli 1995 og 25. september 1970.³⁹

Utenfor det indre farvann ligger territorialfarvannet. Etter lov om Norges territorialfarvann og tilstøtende soner av 27. juni 2003 nr. 57 § 2, er territorialgrensen i sjøen fastsatt til 12 nautiske mil fra grunnlinjene. Sammen utgjør territorialfarvannet og det indre farvann Norges sjøterritorium, og er å anse som en del av riket. Reglene er et utslag av og i samsvar med Havrettskonvensjonen artikkel 3 til 16.

Etter lov om Norges økonomisk sone av 17. desember 1976 nr. 91, er det opprettet en økonomisk sone i en avstand av 200 nautiske mil fra grunnlinjene, jfr. § 1 (2). I den økonomiske sonen har kyststaten suverene rettigheter til blant annet utnyttelse og forvaltning av naturressursene i sonen, jfr. Havrettskonvensjonen artikkel 56. Denne sonen er ikke en del av riket, jfr. ordlyden ”utenfor kongeriket Norge” i § 1 (1) 1. punktum. I § 1 (3) er det også uttrykkelig sagt at ”opprettelsen av økonomisk sone medfører ingen endring i reglene for Norges sjøterritorium”.

Det samme gjelder kontinentalsokkelen. I likhet med den økonomiske sonen er man også her kun gitt visse rettigheter over bestemte naturressurser og utnyttelse av disse. At folkeretten har åpnet for at kyststater har suverene rettigheter til utnyttelse av ressursene på kontinentalsokkelen, er ikke ment å utvide kyststatens ytterste territorialgrense. At kontinentalsokkelen ikke anses for være den del av sokkelen som faller inn under sjøterritoriet (fastlandssokkelen), følger av Havrettskonvensjonen artikkel 76. Artikkel 76 sier at en stats kontinentalsokkel ”extend beyond its territorial sea”. Dette følger også forutsetningsvis av lov om vitenskaplig utforskning og undersøkelse etter utnyttelse av andre undersjøiske naturforekomster enn petroleumforekomster 21. juni 1963 nr. 12 § 1. Loven skiller kontinentalsokkelen fra

³⁸ Se Ruud (1998) s. 114

³⁹ Se Fleischer (2000) s. 110

sjøterritoriet. Kontinentalsokkelen er således ikke en del av riket. Kontinentalsokkelproblematikken på Svalbard vil ikke bli behandlet.⁴⁰

Som utgangspunkt, vil tvangsfullbyrdelsesloven kun få anvendelse innenfor de geografiske områder som faller innenfor riket.

Som vi skal se nedenfor, gjøres to modifikasjoner fra dette utgangspunktet. For det *første* kan folkerettslige regler tenkes å innskrenke anvendelsen av tvangsfullbyrdelsesloven innenfor riket, jfr. punkt 2.4. For det *andre* kan folkerettslige regler åpne for at tvangsfullbyrdelsesloven får anvendelse i områder utenfor riket, jfr. punkt 2.5.

2.4 Folkerettslige begrensinger - tvangsl. § 1-4

Utgangspunktet i norsk rett er at folkeretten og norsk rett er forskjellige rettssystemer. Dette dualistiske synet medfører som hovedregel at en folkerettslig regel ikke gis direkte internrettslig gyldighet i Norge.⁴¹

Etter tvangsl. § 1-4 gjelder imidlertid loven ”med de begrensninger som er anerkjent i folkeretten eller følger av overenskomst med fremmed stat”. Folkeretten kan følgelig oppstille begrensninger for norske namsmyndigheters kompetanse til å tvangsselge fremmede skip.

Tvangsl. § 1-4 medfører at reglene i loven må stå tilbake for folkerettslige regler i tilfelle motstrid. En slik sektormonistisk regel innebærer at folkerettslige regler, som begrenser anvendelsen av tvangsfullbyrdelsesloven, får direkte anvendelse i Norge. For øvrig er det imidlertid en presumsjon⁴² for at norsk rett er i overensstemmelse med folkeretten, slik at motstrid vil søkes bortfortolket.

Dette innebærer at i de tilfeller hvor norske myndigheter har jurisdiksjon over et fremmed skip, så vil folkeretten kunne lede til begrensninger i å utøve tvang over skipet.

Etter ordlyden i tvangsl. § 1-4 er det kun folkerettslige begrensninger som får direkte anvendelse. Folkerettslige regler som utvider norske namsmyndigheters

⁴⁰ Se Fleischer (2000) s. 130-134

⁴¹ Se Fleischer (2000) s. 328 og s. 330

⁴² Se Ruud (1998) s. 30 og s. 38 f.

kompetanse, får følgelig ingen direkte anvendelse. I slike tilfeller må kompetansen være hjemlet i lov.⁴³

For fremmede skip, er de mest aktuelle folkerettslige begrensingene nærmere presisert i tvangsl. §§ 1-5 (1) og 1-6, se nedenfor.

2.4.1 Immunitet

Etter tvangsl. § 1-6 kan ikke tvangsfullbyrdelse, herunder tvangssalg, fremmes overfor ”krigsskip og andre skip som en fremmed stat eier, nytter eller har befraktet i sin helhet, når skipet brukes utelukkende til statsformål av offentligrettslig art”. Det vil si at selv om skipet har pådratt seg et krav etter norsk lov, så er norske myndigheter avskåret fra å håndheve kravet etter tvangsl. kapittel 11.

Et skip brukes ikke utelukkende til statsformål dersom det også bedriver vanlig næringsvirksomhet. Et eksempel på et statsformål er at skipet bedriver fiskerioppsyn⁴⁴.

Det er et krav at skipet benyttes i sin helhet for å være beskyttet av immuniteten. Dette utelukker immunitet for fremmede skip som er delbefraktet på et tids- eller reisecerteparti.⁴⁵

Krav mot utenlandske statsskip må følgelig løses etter flaggstatens lovgivning. Etter norsk rett vil imidlertid et krav mot et norsk statsskip bli avvist. Det følger av tvangsl. § 1-2 at et slikt krav mot staten ikke kan tvangsfullbyrdes.

Tvangsl. § 1-6 bygger på konvensjon om innføring av visse ensartede regler om immunitet for statsskip av 10. april 1926, med tilleggsprotokoll av 24. mai 1934 (1926-konvensjonen), som Norge har ratifisert. Dette er også tilsvarende regulert i Havrettskonvensjon artikkel 31, 32, 95 og 96.

Selv om tvangsl. § 1-6 bygger på 1926-konvensjonen, er tvangsl. § 1-6 (1) gitt anvendelse både på konvensjonsstater og ikke-konvensjonsstater, mens paragrafen for øvrig kun gjelder konvensjonsstatene.⁴⁶

Etter forarbeidene⁴⁷ begrenses tvangsfullbyrdelseslovens rekkevidde i større grad enn det som følger av de folkerettslige reglene. Dette betyr at begrensingene går lengre enn det som isolert sett ville fulgt allerede av tvangsl. § 1-4.

⁴³ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 75

⁴⁴ Se Fleischer (2000) s. 159

⁴⁵ Se Falkanger, bind I (2002) s. 65

⁴⁶ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 76

2.4.2 Innocent passage

Etter tvangsl. § 1-5 (1) kan ikke tvangssalg av fremmed skip gjennomføres når skipet er i norsk territorialfarvann under ”uskyldig gjennomfart”. Bestemmelsen er et utslag av og i samsvar med det folkerettslige prinsippet om ”innocent passage”⁴⁸. Bestemmelsen begrenser tvangssalgens geografiske virkeområde innenfor riket.⁴⁹

Etter ordlyden i tvangsl. § 1-5 ligger begrensingen i å ”gjennomføre” tvangssalg i skip i uskyldig gjennomfart. En naturlig språklig forståelse av ”gjennomføres” er at selve tvangssalget ikke kan fullføres.⁵⁰ Dette støttes også av teorien⁵¹ hvor tvangssalg anses som gjennomført når bindende bud stadfestes av namsmyndighetene, jfr. tvangsl. § 11-30. Dette er også i overensstemmelse med tvangsl. § 11-10 (3). Bestemmelsen sier at alle innledende tvangsskritt kan skje, men at bud ikke kan stadfestes dersom skipet befinner seg utenfor riket.⁵²

I praksis vil nok innledende tvangsskritt mot et fremmed skip i uskyldig gjennomfart sjelden tillates. Muligens vil allerede begjæringen om tvangssalg avvises.⁵³

Loven angir to tilfeller når skipet ikke vil være i uskyldig gjennomfart. Et fremmed skip vil ifølge tvangsl. § 1-5 (1) ikke være i uskyldig gjennomfart ”når kravet er blitt til under gjennomfarten eller i den hensikt å foreta gjennomfarten”. Det vil si at gjennomfarten ikke er uskyldig dersom det fremmede skipet for eksempel pådrar seg et erstatningskrav under gjennomfarten, eller pådrar seg et vederlagskrav for lostjenester for å kunne foreta en uskyldig gjennomfart.

I tilfellene ovenfor er skipet i utgangspunktet i uskyldig gjennomfart. Den uskyldige gjennomfarten opphører på grunn av omstendigheter tilknyttet gjennomfarten. Dersom skipet i utgangspunktet ikke er i uskyldig gjennomfart, kommer tvangsl. § 1-5 (1) ikke til anvendelse. Et eksempel er at det fremmede skipet foretar et midlertidig

⁴⁷ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 75

⁴⁸ Se Havrettskonvensjonen artikkel 17-26

⁴⁹ Jfr. Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 75 og s. 76

⁵⁰ Det samme vil gjelde fullføringen av en utleggsforretning

⁵¹ Se Falkanger, bind I (2002) s. 62

⁵² Se Brækhus (1994) s. 369

⁵³ Se Flock, I: Student Karnov bind III, Oslo 1996, s. 2787 note 25

ugrunnet opphold.⁵⁴ Den nærmere vurderingen av når et skip er i uskyldig gjennomfart, vil det avgrenses mot i det følgende.

2.4.3 Alminnelige folkerettslige regler

Utover de begrensingene som er presisert i tvangsl. §§ 1-5 til 1-6, kan i tillegg alminnelige folkerettslige regler sette grenser for en stats anvendelse av tvang overfor egne og andre rettssubjekter, herunder fremmede skip. Det antas imidlertid i forarbeidene⁵⁵ at slike regler bare i mindre grad vil innskrenke anvendelsen av tvangsfullbyrdelsesloven.

2.5 Folkerettslig utvidelse av norsk tvangsjurisdiksjon

Som vist ovenfor, er utgangspunktet at tvangsfullbyrdelse kun kan gjennomføres innenfor rikets grenser, med de begrensninger som følger av folkeretten. Det vi nå skal se på, er tvangsfullbyrdelse i fremmede skip i havområdene utenfor territorialgrensen.

Gjennom folkerettslig sedvane og flere internasjonale konvensjoner er kyststatene gitt visse suverene rettigheter over bestemte ressurser i sjøområder utenfor territorialgrensen. Den folkerettslige bakgrunnen for utvidelsen av kyststatenes jurisdiksjon vil ikke bli behandlet nærmere.⁵⁶ På bakgrunn av disse folkerettslige reglene har de fleste kyststater, herunder Norge, opprettet en 200 mil økonomisk sone og satt i gang virksomhet på kontinentalsokkelen utenfor kysten.⁵⁷ At kyststaten er gitt suverene rettigheter, innebærer ikke at kyststaten har suverenitet over områdene. Likevel er det antatt i praksis og teori⁵⁸ at kyststaten vil ha full saklig jurisdiksjon innenfor det saklige området hvor kyststatene en gitt suverene rettigheter. De vil si både lovgivnings-, doms-, og tvangsmyndighet.

Tvangsl. § 1-5 (2) og (3) er et resultat av den folkerettslige utvidelsen av kyststatens jurisdiksjonssfære.

⁵⁴ Se Fleischer (2000) s. 114

⁵⁵ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 75

⁵⁶ Se imidlertid punkt 2.2, om forholdet mellom kyststatsinteresser og flaggstatsinteresser

⁵⁷ Jfr. lov om Norges økonomiske sone av 17. des. 1976 nr. 91 og lov 21. juli 1963 nr. 12 om vitenskapelig utforskning og undersøkelser etter og utnyttelse av andre undersjøiske naturforekomster enn petroleumforekomster og lov om petroleumsvirksomhet 29. november 1996 nr. 72

⁵⁸ Ruud (1997) s. 118-119

2.5.1 Tvangsl. § 1-5

Tvangsl. § 1-5 (2) og (3) bestemmer når tvangsfullbyrdelse, herunder tvangssalg, kan gjennomføres overfor utenlandske skip som befinner seg i økonomisk sone eller i virksomhet på kontinentalsokkelen. Det spesielle er at tvangsl. § 1-5 setter betingelser for når tvangssalget kan skje, når skipet befinner seg i disse områdene på gjennomføringstidspunktet.

Vi ønsker å presisere at det er kun få av kravene som vi skal se på nedenfor, som direkte vil være sikret ved pant i skipet. Hvor heller ikke pantekravet gir særlig tvangsgrunnlag i skipet, vil fordringshaver, som begjærer skipet tvangssolgt til dekning av kravet sitt, måtte gå veien om dom/utlegg, se del 3. Utlegg som besluttet i disse områdene, må selvfølgelig også oppfylle vilkårene i tvangsl. § 1-5.

Hva som ligger i ”gjennomføres” er allerede drøftet under punkt 2.4.2.

Det er også verdt å presisere at begrensingene i tvangsl. § 1-4 fortsatt vil gjelde.

2.5.2 Kontinentalsokkelen

Tvangsl. § 1-5 (2) oppstiller to vilkår for når tvangssalg av fremmed skip kan gjennomføres på kontinentalsokkelen.

Det *første* vilkåret er at skipet må være ”i virksomhet” på kontinentalsokkelen. Det avgjørende blir følgelig hva virksomhetsbegrepet i § 1-5 (2) omfatter.

En naturlig språklig forståelse av ordet ”virksomhet”, gir liten veiledning om hva slags virksomhet dette omfatter, da alle skip som befinner seg på norsk kontinentalsokkel, som oftest vil være i en eller annen form for virksomhet. For eksempel vil et fremmed skip som legger undersjøiske kabler etter ordlyden kunne anses for å falle inn under virksomhetsbegrepet på kontinentalsokkelen. En slik virksomhet vil imidlertid ikke være direkte underlagt norsk jurisdiksjon, jfr. Havrettskonvensjonen artikkel 79.

Det følger av forarbeidene⁵⁹ at ordet ”virksomhet” må tolkes på bakgrunn av folkeretten, særlig Havrettskonvensjonen artikkel 77 § 1. Dette er fordi virksomhetsbegrepet ikke nødvendigvis er sammenfallende med norsk lovgivning på

⁵⁹ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 76

området. Folkeretten vil derfor kunne sette begrensinger for den kompetanse som følger av norsk lov, jfr. også tvangsl. § 1-4.

Etter Havrettskonvensjonen artikkel 77 § 1 har kyststaten "sovereign rights for the purpose of exploring it and exploiting its natural resources". Slike suverene rettigheter til å utforske og utnytte naturressursene på sokkelen, er eksklusive, jfr. artikkel 77 § 2. Hvilke naturressurser dette omfatter følger av artikkel 77 § 3.

Således vil alle fremmede skip som på en eller annen måte er tilknyttet utforsking og utnyttelse av ressursene, være skip "i virksomhet" på norsk kontinentalsokkel etter tvangsl. § 1-5 (2). Dette kan gjelde en rekke forskjellige typer skip, alt fra supply-skip og bore-skip til seismiske undersøkelsesskip.

Konklusjonen er at all virksomhet tilknyttet utforskning og utnyttelse av naturressurser tilhørende kyststatens suverene rettigheter, vil gå inn under virksomhetsbegrepet.

Det *andre* vilkåret er at kravet er "blitt til i forbindelse med virksomheten i områder som er underlagt norsk jurisdiksjon".

Av vilkåret kan man utlede at kravet kan være pådratt i andre områder enn på kontinentalsokkelen, så lenge det skjer i samband med at skipet utfører et oppdrag i tilknytning til virksomheten på kontinentalsokkelen.⁶⁰ Et eksempel på dette er at et supply-skip pådrar seg et krav for skader på fiskeredskaper i sjøterritoriet, på vei til en oljeplattform på norsk sokkel.⁶¹

Et spørsmål er hva det innebærer at kravet som pådras, må være underlagt "norsk jurisdiksjon".

At skipet må være under "norsk" jurisdiksjon, innebærer at krav som er oppstått under en annen stats jurisdiksjonsområde, aldri vil kunne tvangsfullbyrdes i fremmed skip som befinner seg på norsk sokkel. Et eksempel er at rederiet har pådratt seg et privatrettslig erstatningskrav for kollisjonsskader etter flaggstatens lovgivning. Et slikt krav vil ikke være oppstått under norsk jurisdiksjon. Det understrekes at et slikt krav

⁶⁰ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 76

⁶¹ Se Falkanger, bind I (2002) s. 65

kan tvangsfullbyrdes i et fremmed skip, når skipet befinner seg innenfor norsk sjøterritorium. Her vil ikke tvangsl. § 1-5 komme til anvendelse.

Tvangsl. § 1-5 (2) gir hjemmel for å tvangsfullbyrde et krav mot et fremmed skip i virksomhet på kontinentalsokkelen, for krav oppstått på andre områder underlagt norsk jurisdiksjon. På disse områdene må jurisdiksjonen omfatte både lovgivnings-, doms-, og tvangsjurisdiksjon. Dersom dette ikke var tilfelle, ville tvangsl. § 1-5 gi hjemmel til å tvangsfullbyrde krav i et fremmed skip på sokkelen i større utstrekning enn om fullbyrdelse skulle gjennomføres i det området hvor kravet oppstod.

Svaret på spørsmålet må være at ”norsk jurisdiksjon” innebærer at kravet pådras i områder hvor kravet er underlagt norsk lovgivnings-, doms- og tvangsjurisdiksjon.

I det følgende vil vi se på hvordan det arter seg ved tvangssalg etter § 1-5 (2), når krav er pådratt i de enkelte sjøområdene underlagt norsk jurisdiksjon.

Innenfor det indre farvann og territorialfarvannet følger det av suverenitetsprinsippet⁶² at norske myndigheter, som utgangspunkt, har full lovgivnings-, doms- og tvangsjurisdiksjon for alle⁶³ krav mot det fremmede skip.⁶⁴ Det vil lede til at alle krav som oppstår i disse områdene, vil kunne tvangsfullbyrdes i fremmed skip som er i virksomhet på kontinentalsokkelen.

I økonomisk sone og på kontinentalsokkelen har vi som nevnt suverene rettigheter. Som sagt, innebærer dette at norske myndigheter kun har saklig lovgivnings-, doms- og tvangsjurisdiksjon over disse rettighetene.⁶⁵ Det vil si at norske myndigheter vil ha saklig jurisdiksjon over de krav som oppstår i tilknytning til utøvelsen av disse suverene rettighetene. For eksempel vil krav som oppstår på grunn av brudd på fiskerettigheter i den økonomiske sonen eller ulovlig boring på sokkelen, kunne tvangsfullbyrdes i fremmed skip som er i virksomhet på kontinentalsokkelen.

Spørsmålet blir hvor langt den saklige jurisdiksjonen strekker seg.

⁶² Jfr. Havrettskonvensjonen artikkel 2

⁶³ Med unntak for de begrensninger som følger av folkeretten, for eksempel immunitet

⁶⁴ Ruud (1997) s. 126-128

⁶⁵ Ruud (1997) s. 118

I teorien⁶⁶ er norske myndigheters jurisdiksjon på kontinentalsokkelen basert på en elastisk vurdering, hvor de enkelte former for lovgivning vurderes i forhold til virksomheten på sokkelen. Vurderingen baseres på en rekke momenter. For fremmede skip som befinner seg på sokkelen, får vurderingen den konsekvens at lovgivning som står i en direkte sammenheng med virksomheten på sokkelen, vil gjelde for skipet. Et eksempel er at norsk sikkerhetslovgivning må gjelde på det fremmede skip. Dette er på grunn av det skadepotensialet skip i virksomheten på sokkelen vil utgjøre. Dersom sammenhengen mellom lovgivningen og virksomheten blir for fjern, vil det ligge utenfor norske myndigheters saklige jurisdiksjon. Et eksempel på dette er å gjøre hele den alminnelige straffelovgivningen anvendelig på skipet.⁶⁷

Konklusjonen på spørsmålet blir at rekkevidden av den saklige jurisdiksjonen må bero på en elastisk vurdering.

Et særlig spørsmål er om det er den samme vurderingen som ligger til grunn for den jurisdiksjonen norske myndigheter har over kunstige øyer og installasjoner på sokkelen.

På kontinentalsokkelen har kyststaten folkerettslig hjemmel⁶⁸ til å opprette kunstige øyer og installasjoner, med tilhørende sikkerhetssoner. Innen for disse områdene har kyststatene ”eksklusiv jurisdiksjon”, ”herunder jurisdiksjon med hensyn til toll-, skatte-, helse-, sikkerhets- og innvandringslovgivning”, jfr. Havrettskonvensjonen artikkel 60 § 2. Selv om denne oppregningen tyder på en saklig begrenset jurisdiksjon, som på sokkelen forøvrig, er det i teorien⁶⁹ konkludert med at kyststaten har full jurisdiksjon som i territorialfarvannet og det indre farvann. Følgelig vil alle krav som oppstår innenfor sikkerhetssonene eller på selve installasjonene, kunne tvangsfullbyrdes i fremmed skip i virksomhet på kontinentalsokkelen.

⁶⁶ Jfr. Krokeide (1981) s. 55

⁶⁷ Jfr. Krokeide (1981) s. 55 og s. 61-65, om selve vurderingen og momentene om rekkevidden av norsk jurisdiksjon, over blant annet fremmede skip.

⁶⁸ Se Havrettskonvensjonen artikkel 80, jfr. 60

⁶⁹ Jfr. Ruud (1997) s. 118-119

Konklusjonen er at det ikke er den samme vurderingen som ligger til grunn, og at det derfor ikke foreligger noen saklig begrenset jurisdiksjon over kunstige øyer og installasjoner på sokkelen.

2.5.3 Økonomisk sone

For fremmede skip i den økonomiske sonen, kan tvangsfullbyrdelse bare gjennomføres ”dersom kravet er blitt til i forbindelse med virksomhet i områder underlagt norsk jurisdiksjon”, jfr. tvangsl. § 1-5 (3).

Selv om ordlyden er noe annerledes enn i § 1-5 (2), er det materielle innholdet i bestemmelsen det samme som for skip i virksomhet på kontinentalsokkelen.

Det følger av forarbeidene⁷⁰ at begrepet virksomhet ”må ses i lys av Havrettskonvensjonen artikkel 77 § 1”. Henvisningen viser kun at man har suverene rettighetene til det formål å utnytte eller undersøke ressursene. Hvilke suverene rettigheter man har til ressursene i den økonomiske sonen, følger av Havrettskonvensjonen artikkel 56 f. Det innebærer at det ikke er nok at skipet befinner seg i den økonomiske sonen, men at skipet må være i virksomhet tilknyttet de suverene rettighetene i sonen. Dette støttes også av eksempelet som gis i forarbeidene;⁷¹ hvor tvangsfullbyrdelse kan skje mot et fremmed skip som fisker lovlig i den økonomiske sonen, for et krav som oppsto da skipet befant seg i en norsk havn.

Her, som på kontinentalsokkelen, er det heller ikke en betingelse at kravet må ha oppstått i den økonomiske sonen. Betingelsen er at kravet er oppstått i samband med at skipet utfører et oppdrag i tilknytning til virksomheten i økonomisk sone, og at kravet er pådratt i områder hvor kravet er underlagt norsk jurisdiksjon. Se før øvrig punkt 2.5.2, om hvordan det arter seg når krav er pådratt i de enkelte sjøområdene underlagt norsk jurisdiksjon.

2.6 Åpent hav

Tvangsfullbyrdelse på det åpne hav kan verken gjennomføres overfor norske eller fremmede skip. Etter reglene om ”hot pursuit”⁷² kan likevel et fremmed skip, som i utgangspunktet vil være underlagt

⁷⁰ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 76

⁷¹ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 76

⁷² Se Havrettskonvensjonen artikkel 111

flaggstatens jurisdiksjon⁷³ på det åpne hav, tvinges tilbake til norsk jurisdiksjonsområde. Skipet vil da være underlagt norsk tvangsjurisdiksjon. Kravet som var grunnlaget for forfølgelsen, kan således tvangsfullbyrdes i det fremmede skipet etter tvangsfullbyrdeslovens regler. Det avgrenses mot en nærmere drøftelse av reglene om ”hot pursuit”.

Også andre konvensjonsbestemmelser vil gi kyststaten jurisdiksjon over fremmede skip. Ingen av disse gir direkte hjemmel til å gjennomføre tvangssalg av skipet. Men det kan tenkes at inngrep overfor det fremmede skipet leder opp til tvangssalg, på grunnlag av jurisdiksjon etter konvensjonsbestemmelsene. Et eksempel er inngrep i medhold av International Convention relating to the Intervention on the High Seas in Cases of Pollution Casualties av 1969 (inngrepskonvensjonen).

2.7 Arrest

Når det fremmede skipet befinner seg innenfor tvangsfullbyrdesloven geografiske virkeområde, har vi som utgangspunkt full jurisdiksjon over skipet. Som vi har sett, er det også begrensinger i norske myndigheters tvangsjurisdiksjon, jfr. tvangsl. §§ 1-4 til 1-6.

Det som skal drøftes i det følgende, er når arrest av det fremmede skipet er nødvendig for at norske myndigheter skal kunne gjennomføre tvangsdekning i skipet.

Etter sjøl. §§ 91-98 og tvangsl. kapittel 14 kan det tas arrest i norske og fremmede skip. Det vil ikke bli gitt noen inngående drøftelse av forholdet mellom sjølovens og tvangsfullbyrdeslovens regler om arrest. Når det fremmede skip befinner seg i områdene utenfor det indre farvann, gjelder de nevnte begrensningene i tvangsl. §§ 1-5 og 1-6, uansett om arrest går etter tvangsfullbyrdeslovens eller sjølovens regler. Dette er klart i forhold til arrest etter tvangsfullbyrdesloven, og for sjøloven følger dette av sjøl. § 98 (1). For eksempel vil det ikke kunne tas arrest i fremmed skip, i virksomhet på kontinentalsokkelen, dersom arrestkravet ikke er oppstått i forbindelse med virksomheten i områder underlagt norsk jurisdiksjon.

Hvis saksøkeren har tvangsgrunnlag for kravet sitt i skipet, vil namsmyndighetene være kompetent til, på begjæring, å gjennomføre tvangssalg av skipet etter tvangsl. kapittel 11. Begjæringen må rettes til kompetent myndighet, jfr. tvangsl. § 11-3 (2).⁷⁴ Arrest i skipet er således ikke nødvendig for at tingretten skal ha kompetanse over

⁷³ Om jurisdiksjon på det åpne hav, se Ruud (1998) s. 136-137

⁷⁴ Se punkt 2.8

kravet.⁷⁵ I disse tilfellene vil arrest likevel kunne være av betydning. Hvis saksøkerens krav er et sjøpantekrav, vil arrest, jfr. tvangsl. § 14-2 (2), for det *første* virke fristavbrytende for foreldelse av sjøpantekravet, jfr. sjøl. § 55 (1). For det *andre* vil arrest kunne være av betydning når det er grunn til å frykte at skipet vil forsvinne fra Norge, og dermed forspille eller vesentlig vanskeliggjøre tvangsdekningen, jfr. tvangsl. § 14-2 (1).

Når saksøkeren har tvangsgrunnlag, er det ingen begrensinger med hensyn til hvilke krav det kan tas arrest for etter tvangsl. kapittel 14.

Dersom saksøkeren ikke har tvangsgrunnlag for kravet sitt, vil ikke tingretten være kompetent i medhold av tvangsfullbyrdelsesloven til å gjennomføre tvangssalg av skipet. For at saksøker skal kunne skaffe seg tvangsgrunnlag for kravet sitt, er det følgelig nødvendig at vernetingsreglene i tvistemålsloven er oppfylt. Er disse oppfylt, vil norske domstoler være kompetente til å pådømme kravet.

I det følgende skal det nevnes noen eksempler på at enkelte krav kan etablere verneting, uten at arrest er nødvendig. Dermed kan saksøker forfølge kravet sitt videre i Norge og skaffe seg tvangsgrunnlag for kravet.

For det *første* kan søksmål mot skipsføreren til dekning av sjøpanterett etter sjøl. § 73, reises i den rettskrets hvor skipet ligger i havn når stevningen forkynnes, jfr. lov om rettergangsmåten for tvistemål (tvml.) 13. august 1915 nr. 6 § 31 (4).

For det *andre* vil søksmål etter tvml. § 29, i anledning skade oppstått i Norge ved for eksempel en kollisjon, kunne reises i den rettskrets hvor handlingen eller ulykken har funnet sted, eller den umiddelbare virkning har inntrådt.

For det *tredje* vil for eksempel skipets eier kunne saksøkes hvis vedkommende driver forretningsvirksomhet i Norge, jfr. tvml. § 27.

Det vil si at når kravene til verneting er oppfylt, slik at saksøkeren kan skaffe seg tvangsgrunnlag for kravet sitt, vil det ikke være nødvendig med arrest i skipet.

Her, som ovenfor, vil arrest likevel kunne være av betydning. Imidlertid vil sjøl. § 92 begrense hvilke privatrettslige krav det kan tas arrest for.

Det er altså kun når saksøkte ikke har tvangsgrunnlag eller kan oppnå verneting etter tvml. på annen måte, at arrest spiller en avgjørende rolle. Tvml. § 31 (2) sier at "er det tatt arrest i skip... til sikring av et krav, kan søksmål om kravet reises i den rettskrets

⁷⁵ Se Falkanger (2004) s.19

der arrest er tatt”. Kompetent rettskrets er hvor skipet befinner seg eller ventes å komme til, jfr. sjøl. § 95 (1). Arrest etablerer således verneting, og namsmyndighetene får dermed jurisdiksjon over kravet det er tatt arrest for (arrestjurisdiksjon)⁷⁶. Tas det utlegg i det fremmed skipet, får utlegget samme prioritet som arresten.⁷⁷

Arrest i skip, i tilfellene hvor saksøker ikke har tvangsgrunnlag for kravet sitt, kan som nevnt, kun tas for de sjørettslige kravene som er opplistet i sjøl. § 92. Reglene i sjøloven gjelder kun privatrettslige krav. Offentligrettslige krav omfattes ikke av sjøl. § 92. Reglene er i overensstemmelse med International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Arrest of Seagoing Ships, Brussels, May 10. 1952 (Arrestkonvensjonen).

Arrest gir ikke i seg selv en automatisk rett til å tvangsselge skipet for det kravet det tas arrest for.⁷⁸ Tas det arrest i et fremmed skip i Norge, vil imidlertid saksøker ha rett til å begjære tvangssalg av skipet på bakgrunn av arrestkravet.

2.8 Kompetent namsmyndighet

Til nå har vi sett på når namsmyndighetene har kompetanse til å tvangsselge et fremmed skip. Det vi skal se nærmere på i det følgende, er hvilken namsmyndighet som er kompetent til å behandle en begjæring om tvangssalg og til å gjennomføre tvangssalg av det fremmede skip.

Tvangsl. § 11-3 (2) bestemmer at begjæring om tvangssalg av det fremmede skip ”skal settes fram for tingretten i den krets der skipet... er eller ventes å komme i nær fremtid”.

Det innebærer at tingretten vil være kompetent namsmyndighet til å tvangsselge fremmede skip.

At skipet ”ventes å komme” til rettskretsen, innebærer ifølge forarbeidene⁷⁹ at det må foreligge konkrete planer om dette, som for eksempel at skipet går i fast rutetrafikk. At skipet har meldt sin ankomst og for eksempel bestilt havneplass, bør være tilstrekkelig. Med ordene ”i nær fremtid” menes det at det skal være ”forholdsvis

⁷⁶ Se Rui (1995) s. 2 og s. 4

⁷⁷ Jfr. Falkanger (2004) s. 20

⁷⁸ Se Ot.prp.nr.88 (1992-1993) om lov om endringer i lov 20. juli 1893 nr. 1 om Sjøfarten mv. (arrest i skip) s. 4

⁷⁹ Se Ot.prp.nr.65 (1990-91) s. 207

kort tid til ankomsten”. Hvor lang tid dette innebærer, må avgjøres konkret i hvert tilfelle. Forarbeidene sier imidlertid at formålet med bestemmelsen tilsier at begjæringen bør tillates fremsatt inntil et par måneder før skipet er ventet inn til rettskretsen.⁸⁰

Tingretten i rettskretsen vil imidlertid bare være kompetent til å behandle begjæringen dersom skipet faktisk ankommer rettskretsen som ventet. Kommer skipet til en annen enn den forventede rettskrets, må ny begjæring fremsettes for tingretten i den rettskretsen skipet faktisk har kommet til.

Har skipet først ankommet den forventede rettskrets, er tingrettens kompetanse i behold, selv om skipet senere forsvinner ut av rettskretsen.⁸¹ Dette gjelder likevel ikke kompetansen til å gjennomføre tvangssalg av det fremmede skip, det vil si stadfestelse av budet, når skipet ikke lenger befinner seg i riket, jfr. tvangsl. § 11-10.

Som vi har sett, kan tvangssalg av fremmede skip gjennomføres når skipet befinner seg på kontinentalsokkelen og i økonomisk sone. Hvilken tingrett som er kompetent i disse områdene, er regulert i forskrift⁸² ved konglig resolusjon av 23. februar 1990, jfr. domstolsloven (dl.) av 13. august 1915 nr. 5 § 26a.⁸³ Etter forskriften er bestemte rettskretser gjort kompetente innenfor visse breddegrader.

2.9 Oppsummering

Det er en forutsetning for å kunne tvangsselge et fremmed skip i Norge at norske myndigheter har jurisdiksjon. Reglene om norsk jurisdiksjon følger av folkeretten. Hjemmelen for å tvangsselge et registrert fremmed skip er regulert i tvangsl. kapittel 11.

Tvangsfullbyrdelseslovens anvendelsesområde både innskrenkes av folkeretten innenfor riket og utvides til områder som isolert sett, ligger utenfor riket.

Etter tvangsl. kapittel 11 er tingretten kompetent namsmyndighet til å gjennomføre tvangssalg av fremmede skip.

⁸⁰ Se Ot.prp.nr.65 (1990-91) s. 207

⁸¹ Se Brækhus (1994) s. 359, jfr. Ot.prp.nr.65 (1990-91) s. 207

⁸² Forskrift 17. desember 1999 nr. 1391 om politidistrikt, namsmannsdistrikt, lagdømme og domssogn for utøvelse av politimyndighet og domsmyndighet på kontinentalsokkelen og i norsk økonomisk sone, samt politimyndighet i havområdet utenfor Svalbards territorialfarvann

⁸³ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 89

Vi har også sett at reglene om arrest kan etablere verneting (arrestjurisdiksjon), slik at saksøker kan forfølge arrestkravet ved norske domstoler.

3 Vilkår for å begjære tvangssalg

3.1 Innledning

Det vi skal behandle under del 3, er hvilke vilkår som må være oppfylt for at en fordringshaver kan begjære fremmed skip tvangssolgt i Norge etter tvangsl. kapittel 11.

Vi tar utgangspunkt i vilkårene som oppstilles i tvangsl. § 11-1 (1). Under punkt 3.2 vil vi drøfte hvilke fremmede pantekrav i skip som anerkjennes i norsk rett. Dette vil omfatte både det pantekrav det begjæres dekning for gjennom tvangssalget, samt hvilke øvrige pantekrav som anerkjennes og respekteres ved dekningen. Vi har også funnet det naturlig å behandle gyldigheten til salgspant/eiendomsforbehold i deler og tilbehør til skip. Spørsmålet om salgspantet/eiendomsforbeholdet vil stå seg eller ikke, vil ha betydning for hva som omfattes av tvangssalget av skipet, se punkt 3.3.1. Utlegg og kontraktspant vil bli behandlet separat fra sjøpantekrav, se punkt 3.3 og 3.4.

Videre vil vi ta for oss skipet som formuesgode og at skipet må være registrert i et realregister, se punkt 3.5 og 3.6. Til slutt omhandler vi når saksøker har et tvangskraftig tvangsgrunnlag for pantekravet sitt, jfr. punkt 3.7

3.2 Anerkjennelse av panterett i fremmed skip

Det første vilkåret for å begjære tvangsdekning i form av tvangssalg i fremmede skip, er at saksøkerens krav er sikret ved pant i skipet. Dette følger av tvangsl. § 11-1 (1) første punktum som sier at ”den som har panterett i et formuesgode som er registrert i et realregister, i en registrert særlig rett i et slikt formuesgode eller i en ideell andel i et slikt formuesgode eller en slik rett”, kan begjære tvangssalg.

Etter norsk rett defineres panterett som ”en særrett til å søke dekning for et krav (pantekravet) i ett eller flere bestemte formuesgoder (pantet)”, jfr. panteloven 8. februar

1980 nr. 2 (pantel.) § 1-1 (1). På samme måte vil en fordringshaver som har panterett i det fremmede skip, ha et tilsvarende dekningsprivilegium⁸⁴ i skipet for kravet sitt.

Det vi skal se nærmere på i det følgende, er om panteretten i det fremmede skipet vil anerkjennes som grunnlag for å begjære tvangssalg etter tvangsl. § 11-1 (1). Dette er den samme vurderingen som legges til grunn for de øvrige panterettighetene i skipet, og spørsmålet om disse skal anerkjennes ved dekningen av tvangssalget.

De fleste pantekrav i realregistrerte formuesgoder som skip, kan og må registreres i de respektive staters skipsregistre for å få rettsvern. Dette innebærer at når et fremmed skip skal tvangsselges her i landet, så vil ethvert pantekrav registrert i det fremmede skipsregisteret, være et fremmed pantekrav. Dette gjelder enten panthaveren er norsk eller utenlandsk.

Spørsmålet er ikke om det fremmede pantekravet har hjemmel i norsk rett, men om vi anerkjenner pantekravet i det fremmede skipet som grunnlag for tvangssalg av skipet i Norge. Anerkjennes den fremmede panteretten som gyldig⁸⁵, medfører dette at panthaver skal få dekning ved tvangssalget etter den prioritet⁸⁶ panteretten har i henhold til reglene i registreringsstaten.

Pantekrav kan etableres på forskjellige grunnlag. I det følgende vil vi først ta for oss anerkjennelse av pantekrav i fremmed skip stiftet ved kontrakt eller ved utlegg, se punkt 3.3. Under punkt 3.3.1 vil vi se på om salgspant i del eller tilbehør til skipet vil godtas som gyldig, slik at det ikke omfattes av tvangssalget. I punkt 3.4 vil vi videre ta for oss anerkjennelse av pantekrav etablert i henhold til lov (sjøpant).

3.3 Kontraktpant og utlegg – Sjøl. § 74

Anerkjennelse av panterett i fremmed skip reguleres av sjøl. § 74. Bestemmelsen er en delvis transformasjon av 1967-konvensjonen artikkel 1 og 9.⁸⁷

Ordlyden ”panterett” i sjøl. § 74 (1) kan synes å omfatte alle typer pantekrav. Tolkes sjøl. § 74 i sammenheng med sjøl. § 75, er det på rene at sjøpant ikke reguleres

⁸⁴ Se Brækhus (1994) s. 3

⁸⁵ Jfr. sjøl. § 74 (1)

⁸⁶ Jfr. sjøl. § 75 (2) nr. 1

⁸⁷ Se Sjølovkomitéens Innstilling VIII (1969) s. 85

av sjøl. § 74. Det følger i tillegg av forarbeidene⁸⁸ at ”panterett” i § 74 skal omfatte kontraktspant og utlegg.

Hvilken betegnelse en fremmed stat har på panteretten, er ikke avgjørende så lenge den har tilnærmet samme funksjon og innhold (”of the same nature”)⁸⁹ som kontakts- eller utleggspant.

Et karakteristisk trekk ved kontraktspant⁹⁰ er at panteretten er stiftet ved avtale av den som er berettiget til å disponere over formuesgodet, for eksempel at en bank i avtale med eier av skipet, etablerer pant i skipet mot ytet kreditt. For utleggspant er det typiske at panteretten er stiftet ved disposisjon av offentlig myndighet.⁹¹ For eksempel vil en fordringshaver kunne få utlegg i skipet til inndrivelse av et tidligere usikret pengekrav.

Problemstillingen som kompetent namsmyndighet står overfor, er hvilke pantekrav i det fremmede skipet som vil anerkjennes som gyldige.

For at man skal kunne anerkjenne et pantekrav i det fremmede skip som gyldig her i riket, må visse vilkår i sjøl. § 74 være oppfylt.

For de *første* må pantekravet være ”registrert og stiftet” i samsvar med lovgivningen i den stat skipet er registrert, jfr. 74 (1) nr. 1.

Et spørsmål er om namsmyndighetene vil anerkjenne en panterett i et fremmed skip dersom norsk rett ikke hjemler slik pantsettelse.

Lovgivningen i registerstaten avgjør reglene om stiftelse av panteretten. Derfor er det disse stiftelsesreglene som må være oppfylt, for at panteretten skal være gyldig i Norge.

For eksempel er det etter pantel. § 1-3 (3) ikke adgang til å pantsette en del av den ideell andel av skipet.⁹² At den ideelle andelen kan pantsettes, følger forutsetningsvis av sjøl. § 113.⁹³ En slik fremmed panterett vil imidlertid måtte godtas dersom den er ”stiftet og registrert i samsvar med lovgivningen” i registerstaten, jfr. sjøl. § 74 (1) nr. 1.

⁸⁸ Se Sjølovkomitéens Innstilling VI (1966) s. 95

⁸⁹ Se Berlingieri (1995) s. 58

⁹⁰ Se Brækhus (1994) s. 10

⁹¹ Se Brækhus (1994) s. 11

⁹² Se Brækhus (1994) s. 182

⁹³ Se Falkanger (2004) s. 106

Tilsvarende må pant ”i leie- eller bruksrett til skip” anerkjennes, selv om slik panterett ikke kan stiftes etter norsk rett.⁹⁴

Det tenkes at andre stater godtar beslektede former for sikkerhetsrettigheter i skip, basert på avtale, enn de vi har etter norsk rett. Som eksempel kan nevnes bodmeri⁹⁵. Ved bodmeri ytes kreditt (nødlån)⁹⁶ mot sikkerhet i skipet. Kravet faller imidlertid bort dersom skipet går tapt på reisen. Bodmeri var vanlig tidligere, men er i dag lite brukt. Fortsatt kan det tenkes at noen stater tillater en slik form for sikkerhetsstillelse.⁹⁷ Som nevnt, er det ikke av betydning for anerkjennelse hva panteretten kalles. Sikkerhetsstillelse i denne formen vil bli anerkjent så lenge den er stiftet og registrert i samsvar med lovgivningen i registerstaten.

Det vil si at selv om panteretten isolert sett går lenger enn det som følger av norsk rett, må namsmyndighetene anerkjenne panteretten som gyldig. Forutsetningen er at de ytterligere vilkårene i sjøl. § 74 er oppfylt, se nedenfor.

Kontraktspant som salgspant eller liknende eiendomsforbehold i en del eller tilbehør i skipet, vil ikke være panterett i ”skipet”, jfr. sjøl. §74 (1). Om salgspantet kan registreres i det fremmede skips register, endrer ikke på dette. Registreringen fører ikke til at salgspanthaveren har pant i det realregistrerte skip, men kun i gjenstanden som salgspantet knytter seg til.⁹⁸ Om slik pant vil stå seg ved et tvangssalg, se drøftelsen under punkt 3.3.1.

Om reglene i den fremmede stat er forskjellig blant annet med hensyn til hvilke offentlige myndigheter som kan ta beslutning om utlegg, er uten betydning så lenge vilkårene i sjøl. § 74 (1) er oppfylt.

Svaret på spørsmålet blir at namsmyndighetene må anerkjenne en panterett selv om panteretten ikke er hjemlet i norsk rett.

Et annet spørsmål er om sjøl. § 74 gjelder anerkjennelse av fremmed, uregistrert panterett i skipet.

⁹⁴ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 205

⁹⁵ På engelsk ”bottomry”. Navnet stammer fra det forhold at skipsføreren eller eieren av skipet pantsatte kjølen, ”the keel or bottom of ship”, som et symbol på hele skipet. Se Bowtle (2001) s. 50

⁹⁶ Se Falkanger, I: Student Karnov, bind III, Oslo, 1996 s. 3120 note 138

⁹⁷ Se Tetley (1998) s. 473

⁹⁸ Se Falkanger, bind II (2002) s. 623

I sjøl. § 74 (1) nr. 1, sies det at panteretten må være ”stiftet og registrert” i samsvar med lovgivningen i registreringsstaten. Isolert sett kan dette bety at panteretten ikke trenger å være registrert dersom de nasjonale regler i registreringsstaten ikke krever registrering av panteretten. Imidlertid følger det av sjøl. § 74 (1) nr. 2 at ”dokumentene” og registeret er offentlig tilgjengelig. I tillegg skal disse dokumentene, ifølge sjøl. § 74 (1) nr. 3 litra b, angi blant annet det beløp panteretten skal sikre. Samtidig forutsettes det i sjøl. § 74 (1) nr. 3 litra c at pantekravet får prioritet etter registreringstidspunktet.

Svaret på spørsmålet er at registrering av panteretten må være et krav for at den fremmede panteretten skal anerkjennes etter sjøl. § 74.

For det *andre* oppstilles det visse kvalitative krav til registeret og innholdet i de registrerte dokumentene, jfr. sjøl. § 74 (1) nr. 2, 3 litra a-c. Etter nr. 2 skal registeret, og de dokumenter som i følge registerstatens lovgivning skal oppbevares hos registerføreren, være offentlig tilgjengelige. Utskrift av registeret og avskrifter av dokumentene kan således fås hos registerføreren. I tillegg skal registeret eller de dokumenter som er nevnt i nr. 2 angi:

- (a) den opprinnelige panthavers navn og adresse eller at dokumentet er utstedt til ihendehaveren,
- (b) det beløp som panteretten skal sikre, og
- (c) datoen og andre forhold som i følge registreringsstatens lovgivning bestemmer prioriteten.

Konklusjon blir at den fremmede panteretten må anerkjennes som gyldig dersom vilkårene i sjøl. § 74 er oppfylt.

3.3.1 Salgspant/eiendomsforbehold

Etter tvangsl. § 11-18 (1) skal tvangssalget av det fremmede skip ”omfatte både hovedgjenstanden og tilhørende ting og rettigheter som omfattes av panteretten”.⁹⁹

I det følgende skal vi drøfte om pant i deler eller tilbehør i det fremmede skipet vil stå seg og følgelig ikke omfattes av tvangssalget.

⁹⁹ Se Ot.prp.nr.65 (1990-91) s. 220

På bakgrunn av drøftelsen i punkt 3.3 skulle man gå ut fra at kontraktspant i en fysisk del av skipet eller tilbehør til dette, vil kunne anerkjennes etter sjøl. § 74. Eksempler på slik kontraktspant kan nevnes salgspant, leasing eller lignende eiendomsforbehold. Imidlertid vil lovvalgsregelen i sjøl. § 75 være bestemmende for slik kontraktspant. Sjøl. § 75 (1) gir uttrykk for et *lex fori* prinsipp¹⁰⁰. Prinsippet innebærer at domstolsstedets rett skal legges til grunn.

Sjøl. § 75 (1) bestemmer at sjøl. § 45 kommer til anvendelse ”i alle tilfeller hvor panterett... i skip gjøres gjeldende ved norsk domstol”. Det innebærer at sjøl. § 45 får anvendelse når panterett gjøres gjeldende i det fremmede skipet. Sjøl. § 45 gjelder alle former for pantsettelse.¹⁰¹

Sjøl. § 45 bestemmer at panterett og andre rettsstiftelser i skipet også skal ”omfatte skipets enkelte deler, samt tilbehør som befinner seg om bord eller er midlertidig fjernet”, og at ”særskilt rettsstiftelse i slike deler eller tilbehør ikke kan skje”. Særskilte rettsstiftelser vil typisk være salgspant, leasing og lignende eiendomsforbehold.

Når det gjelder fysiske deler av skipet, utelukker sjøl. § 45 en slik pantsettelse.¹⁰² Det innebærer at man ikke kan ta pant i deler som danner en enhet med skipet. For eksempel skroget eller broen på skipet.

Det kan tenkes at registerstaten tillater særskilte rettsstiftelser i gjenstander til skipet. En slik rettsstiftelse vil kun stå seg ved norske domstol hvis gjenstanden faller utenfor tilbehørsbegrepet i sjøl. § 45. Dette er et spørsmål om panteretten i tilbehør til skipet er gyldig etter norsk rett.

Problemstillingen er således når pant og særskilt rettsstiftelse i tilbehør til det fremmede skip står seg i Norge.

Et spørsmål er hva som faller inn under tilbehørsbegrepet i sjøl. § 45.

Tilbehørsbegrepet¹⁰³ vil her ikke bli gitt en inngående drøftelse. Paragraf 45 gir i en viss utstrekning svar på hva som er tilbehør. Forbruksgjenstander som proviant og

¹⁰⁰ Se Sjølovkomitéens Innstilling VIII (1969) s. 93

¹⁰¹ Se Brækhus (1994) s. 176 i petitavsnittet og Sjølovkomitéens Innstilling VIII (1969) s. 91

¹⁰² Se Brækhus (1994) s. 181

¹⁰³ Om tilbehørsbegrepet i skip, se Falkanger (2004) s. 26 og s. 105-107 og Brækhus (1994) s. 173-180

brensel er ikke tilbehør. Utover dette gir ikke sjøl. § 45 noen nærmere beskrivelse av hva som er tilbehør til skip. Av teorien¹⁰⁴ følger det at tilbehør som blant annet er spesialtilpasset skipet og som er nødvendig for driften av det, tilbehør i snever forstand, vil følge skipet ved et salg og vil også omfattes av pantsettelsen av skipet. Ofte vil slikt tilbehør være gjenstander som brukes om bord i skipet, med en langvarig tilknytning til dette og som gjør at skipet er operasjonsdyktig. I andre tilfeller vil man måtte foreta en konkret vurdering om hva som etter ”*vanlig oppfatning*” anses som tilbehør i snever forstand.¹⁰⁵

Også legalt tilbehør, som sikkerhetsutstyr og livbåter som er påbudt jfr. lov, omfattes av slikt tilbehør.

Følgelig er det kun tillatt med pant eller særskilt rettsstiftelse i tilbehør til det fremmede skipet, som ikke faller inn under det snevre tilbehørsbegrepet.

Fra forbudet mot å etablere særskilte rettsstiftelser i tilbehør i snever forstand, gjøres det unntak i annet og tredje ledd.

For det *første* gjøres det unntak for tilbehør som eies av en tredjeperson og skipets eier har leid dette ”med rett til å si opp avtalen med høyst 6 måneders varsel”. Dette vil for eksempel kunne være en kortvarig leasing avtale.

For det *andre* hjemles det en rett etter sjøl. § 45 (3) til å avtale salgspant i gjenstander, som ellers anses for å utgjøre tilbehør til skipet, i ”skip med største lengde ikke over 10 meter”. Dette gjelder motor, radioutstyr eller elektronisk utstyr (for navigering eller liknende) til skipet. Etter sjøl. § 11 (3) og § 31 (2) kan slike skip ikke registreres i norske skipsregistre. Disse skipene vil derfor ikke være gjenstand for tvangssalg etter tvangsl. kapittel 11. Muligheten må likevel holdes åpen for at registrering av mindre skip kan være tillatt i den fremmede stats skipsregister. Således kan det fremmede skip likevel tvangsselges i Norge etter tvangsl. kapittel 11, som et realregistrert formuesgode.

Ettersom § 75, jfr. § 45 som nevnt bygger på et *lex fori* prinsipp, kan det argumenteres for at også øvrige regler om salgspant kommer til anvendelse ved tvangssalg av fremmede skip. I så fall vil lovlig salgspant kunne falle bort gjennom

¹⁰⁴ Se Brækhus (1994) s. 174

¹⁰⁵ Se Falkanger (1988) s. 139 f. og Falkanger (2004) s. 26

reglene om sammenføring og bearbeidelse¹⁰⁶, se pantel. §§ 3-19 og 3-20. I motsatt fall ville det kunne oppstå vanskelige avgrensingsproblemer.

Et spørsmål er om en så streng tolkning av sjøl. § 45 kan legges til grunn i alle tilfeller, hvis andre stater tillater etablering av særskilte rettsstiftelser i skipets tilbehør og deler.

Sjøl. § 45 bygger på realøkonomiske og samfunnsøkonomiske hensyn. Regelen gagnar skipskreditten og sikrer best mulig verdi av skipet ved salg.¹⁰⁷

I Sverige og Danmark finnes det tilsvarende regler mot særskilte rettstiftelser i deler av og tilbehør i skip.¹⁰⁸ Følgelig er ikke slike regler en særegenhet for norsk rett. Dette tilsier at salgspanthavere også i andre stater bør ha kjennskap til risikoen ved salgspant i slike gjenstander. Det er heller ikke uvanlig innen skipsfarten at skipskreditorene ”forum-shopper”. Dette innebærer at dekning i skipet søkes gjennomført i land som gir best mulig dekningen for pantekravet. Salgspanthavere bør således være klar over at salgspantet kan bortfalle under andre lands jurisdiksjoner.

I teorien¹⁰⁹ pekes det også på at norske salgspanthavere må være inneforstått med at norsk salgspant kan være ugyldig i utlandet, med mindre salgspantet også er gyldig etter fremmed stats rett.

Konsekvensen av ugyldig salgspant blir at øvrige panthaver i skipet får en bedre dekning ved tvangssalget. Dette vil være regelen selv om øvrige salgspanthavere har kunnskap om salgspantet, eller at en gjenstand er plassert på skipet i strid med salgspantavtalen.¹¹⁰

Konklusjonen er at pant og særskilte rettsstiftelser i fremmed skip, kun står seg om de er gyldig etablert etter norsk rett.

¹⁰⁶ Se Falkanger (1988) s. 142

¹⁰⁷ Se Falkanger, TfR (1987) s. 233

¹⁰⁸ Se forutsetningsvis Brækhus (1994) s. 180 petit nederst på siden

¹⁰⁹ Se Kjelstrup (1996) s. 200

¹¹⁰ Se Falkanger (1988) s. 141

3.4 Sjøpant – sjøl. § 75

Sjøpant er en automatisk særlig sikkerhet i skipet som har rettsvern uten registrering, og som skal dekkes med prioritet foran andre heftelser i skipet ved tvangssalget.¹¹¹

Når det gjelder utenlandske sjøpantekrav i det fremmede skipet, er utgangspunktet etter sjøl. § 75 (1) at sjøl. §§ 51-55 får tilsvarende anvendelse ”i alle tilfeller hvor panterett... i skip gjøres gjeldende ved norsk domstol”. Det vil si at det nevnte prinsipp om *lex fori* gjelder. Tingretten vil som hovedregel kun godkjenne fremmede krav som sjøpantesikret dersom de faller inn under oppregningen i § 51 (1) nr.1-5. Krav som gir sjøpanterett etter § 51, må rette seg mot ”skipets reder” eller ”eier, befrakter, disponent eller noen som rederen har overdratt sine funksjoner til”, jfr. § 51 (1), jfr. § 51 (2).

Dersom det fremmede sjøpantekravet faller inn under oppregningen i § 51 (1) nr. 1-5, vil sjøpantekravet få tilsvarende prioritet som et norsk sjøpantekrav, jfr. sjøl. § 52. En materiell drøftelse av innholdet av sjøpantekravene i § 51 vil ikke bli foretatt, da dette faller utenfor siktemålet med denne oppgaven.

Andre fremmede sjøpantekrav enn de som følger av sjøl. § 51, kan anerkjennes av tingretten. Ifølge § 75 (2) er forutsetningen at sjøpantekravet er lovfestet i staten der skipet er registrert. Dette må vel også bety at sjøpantekravet kan være oppstått i en tredjestat, så lenge skipets registreringsstat også anser kravet som sjøpantesikret etter sin interne rett. Ved dekningen vil imidlertid dette fremmede sjøpantekravet få prioritet etter både andre sjøpantesikrede krav og alle registrerte heftelser i skipet, jfr. § 75 (2) nr. 2. Dette er også fulgt opp i rettspraksis.¹¹²

Reglene om sjøpant i sjøl. §§ 75, jfr. 51 er basert på en transformasjon av reglene i 1967-konvensjonen.¹¹³ De nevnte reglene om sjøpants gyldighet etter sjøl. § 75 er således i overensstemmelse med konvensjonen, selv om konvensjonen selv ikke er trådt i kraft.

I 1993 ble det imidlertid vedtatt en ny sjøpantkonvensjon. Norge har ikke ratifisert denne, og den har heller ikke trådt i kraft. 1993-konvensjonen gjør noen endringer i

¹¹¹ Se Falkanger (2004) s. 98

¹¹² Jfr. ND 1997 s. 1, se Falkanger (2004) s. 103

¹¹³ Se Sjølovkomitéens Innstilling VIII (1969) s. 93

forhold til hvilke krav som er sjøpant sikret og den innbyrdes prioritet mellom disse. Det avgrenses mot en nærmere behandling 1993-konvensjonen og forholdet til en eventuell fremtidig norsk ratifikasjon av denne.¹¹⁴

Ved dekningen etter gjennomført tvangssalg, følger det av tvangsl. § 11-20 (1) tredje punktum at lovbestemt pant, herunder sjøpant, bare skal tas hensyn til ”i den utstrekning det er klart at kravet består”.

Tingretten kan ikke pålegges å avgjøre om det foreligger sjøpanterett når denne er faktisk omstridt. Stadfestelsen av bud kan heller ikke utsettes til det foreligger endelig dom på et slikt sjøpantekrav.¹¹⁵ Dette ville ha dratt ut tvangssalgsprosessen. Slike omstridte sjøpantekrav vil det derfor ikke tas hensyn til ved dekningen, når de ikke er tilstrekkelig sannsynliggjort.¹¹⁶ Etter § 11-36 (3) andre punktum kan likevel en del av kjøpesummen avsettes til dekning av et omstridt eller et usikkert krav, herunder sjøpantekrav.

I motsetning til om sjøpantekravet er faktisk omstridt avgjør tingretten, som vi har sett ovenfor, spørsmålet om det er rettslig grunnlag etter sjøl. §§ 51 og 75 (2) for å godta sjøpantekravet (rettslig omstridt).

3.5 Formuesgodet

Etter tvangsl. § 11-1 (1) er gjenstanden for tvangsdekningen etter kapittel 11, et realregistrert formuesgode. Formuesgodet som denne oppgaven omhandler, er tvangssalg av fremmed realregistrert skip. Hva som kan karakteriseres som fremmede skip, er drøftet under punkt 1.5.1.

3.6 Registrert i et realregister

Tvangsl. kapittel 11 anvendes ved tvangsdekning i formuesgode som er registrert i et realregistrert, jfr. tvangsl. § 11-1 (1).

Etter ordlyden er det på det rene at skipet må være registrert i et realregister, jfr. ”er registrert”. At norsk skip for eksempel kan, men ikke er registrert etter sjøl. § 11 (3),

¹¹⁴ Om forskjellene mellom 1967- og 1993-konvensjonen, se Tetley (1998) og Falkanger (2004) s. 98

¹¹⁵ Se for eksempel ND 1979 s. 342, jfr. Brækhus (1994) s. 407

¹¹⁶ Se Sjølovkomitéens Innstilling VI 1966 s. 107

er ikke tilstrekkelig. Det samme gjelder når norsk skip pliktes å være registrert etter sjøl. § 11 (2), men at plikten ikke er oppfylt. Slik må det også være for fremmede skip.¹¹⁷

Et særtilfelle er at det skipet ved en feil har blitt innført i skipsregisteret. Ifølge forarbeidene skal dekningen etter tvangsl. kapittel 11 skje ”selv om skipet uriktig er blitt innført i skipsregisteret”. Dette er også i overensstemmelse med rettspraksis, jfr. Rt. 1977 s.1381, som det også henvises til i forarbeidene¹¹⁸. Selv om dommen gjelder norsk skip, vil trolig det samme gjelde for fremmede skip som med urette er registrert i vedkommende stats register.

3.6.1 Realregister

Det avgjørende er således når det fremmede skip er registrert i et ”realregister” etter tvangsl. § 11-1 (1).

Det første spørsmålet er hva som er et realregister etter tvangsfullbyrdelsesloven.

I tvangsl. § 1-8 (1) finner man en legaldefinisjon av begrepet realregister. Bestemmelsens første ledd definerer et realregister som et norsk rettighetsregister ordnet etter formuesgode som rettigheten gjelder. Første ledd nevner eksempler på registre som er realregistre, derav de to skipregistrene NOR og NIS. Samtidig presiseres det at motorvognregisteret og verdipapirregisteret ikke er å anse som realregistre. Så langt er bestemmelsen i samsvar med pantelovens definisjon av realregister, se pantel. § 1-1 (4).¹¹⁹

Fra ordlyden i tvangsl. § 1-8 (1) kan man slutte at følgende vilkår må være oppfylt for at et register skal kunne anses som et realregister. Registeret må for det første være ordnet etter formuesgoder, for eksempel skip, og ikke være et personregister. Videre må rettigheter som fordringshavere har i skipet, kunne registreres i registeret. Dette innebærer at registeret kan tjene både privatrettslige formål, som notoritet og publisitet angående rettigheter i skipet, og offentligrettslige formål, som kontroll med eierskap. Til slutt må realregistrene de henvises til i bestemmelsen, være etablert og drevet av norske myndigheter.¹²⁰

¹¹⁷ Se Brækhus (1994) s. 359, jfr. s. 360 punkt 251.22

¹¹⁸ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 204

¹¹⁹ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 77

¹²⁰ Se Brækhus (1994) s. 352

Tvangsl. § 1-8 (1) 3. punktum inneholder en utvidelse av definisjonen realregister med ordlyden ”med realregister menes også tilsvarende utenlandsk register”. En slik utvidelse er det for øvrig ikke et motstykke til i panteloven.

Under den forutsetning at skipet er registrert i et tilsvarende utenlandsk register, er virkningen av § 1-8 (1) 3. punktum at tvangssalg av fremmede skip vil kunne skje etter tvangsl. kapittel 11.

Det springende punkt er hva som er å anse som et ”tilsvarende utenlandsk register”.

Med utgangspunkt i ordlyden i tvangsl. § 1-8 (1) 3. punktum, er det ikke et krav at det utenlandske registeret må være identisk, jfr. ”tilsvarende”.

Med ”tilsvarende” menes at registeret må kunne ses på som et realregister etter norsk rett. I dette ligger det at vilkårene for et realregister drøftet ovenfor, skal anvendelse som momenter for å avgjøre om registeret er tilsvarende et norsk realregister eller ikke.

Det innebærer for det *første* at registeret bør være ordnet etter formuesgode, her skip. Et spørsmål er om det er et absolutt krav til at registeret må være ordnet etter skip eller om dette utgangspunktet kan modifiseres noe. Nyere EDB-teknikk har endret mye på registreringsmåten. Hensynet til å finne frem til skipet med alle registrerte heftelser må være det avgjørende, og ikke hvordan registeret er ordnet. Dette taler for å tillate utenlandske registre som ikke nødvendigvis er ordnet etter selve skipet, så lenge man får en uttømmende oversikt over alle registrerte heftelser på skipet.

Krav til registrering i det tilsvarende utenlandske registeret, som for eksempel om registrering er obligatorisk eller fakultativ, eller hvor mange tonnasjeenheter et skip må ha før det kan registreres, er opp til den enkelte stat å avgjøre¹²¹ ¹²².

For det *andre* vil et norsk realregister tjene privat- og offentligrettslig formål. Om dette kravet også gjelder fullt ut for det utenlandske registeret, kan diskuteres. Ved tvangssalg av fremmede skip i Norge er det sentrale å få oversikt over alle registrerte rettigheter i skipet. Det er således registerets privatrettslige formål som er av betydning ved tvangssalget. Dersom det utenlandske registeret ivaretar de privatrettslige formål,

¹²¹ Se Bech og Lund (1989) s. 17

¹²² Se Brækhus (1994) s. 360

men ikke fullt ut de offentligrettslige, taler det likevel for å anse registeret som et realregister etter tvangsfullbyrdelsesloven.

Det *tredje* vilkåret, er at et norsk register må være etablert og drevet av norske myndigheter. Ordlyden tilsier at det utenlandske realregisteret må drives av utenlandske myndigheter. Det kan likevel ikke utelukkes at registeret kan være drevet privat, på bakgrunn av delegert myndighet fra det offentlige. Poenget må være å avgrense mot rent private registre.

Etter norsk rett er skipsregistrene NIS og NOR også nasjonalregistre. Registrene oppfyller vilkårene som folkeretten¹²³ stiller til slike skipsregistre. Skipsregistreringen i NIS eller NOR gjør at skipets nasjonalitet er norsk.¹²⁴ Følgelig kan det argumenteres for at det tilsvarende utenlandske realregistret må være et slikt nasjonalregister¹²⁵.

At skipet er registrert i et nasjonalregister, vil avgrense mot andre typer registre som man for øvrig kan registrere skip i for andre formål. Et eksempel på et slikt register vil være et utenlandsk fiskeriregister som vi også har etter norsk rett, jfr. lov om retten til å delta i fiske og fangst 26. mars 1999 nr. 19 § 22.¹²⁶ Et slikt fiskeriregister vil derfor ikke anses som et "tilsvarende utenlandsk register".

Ved at registeret er et nasjonalregister, vil man ikke risikere at skip kan bli registrert parallelt i flere lands skipsregistre. Parallellregistrering vil kunne svekke skipsfartsnæringens finansielle grunnlag. Et forbud mot slik parallellregistrering finner vi i Havrettskonvensjonen artikkel 92 (2). Artikkelen er en kodifisering av folkerettslig sedvanerett. Et spesielt tilfelle gjelder bareboat-registrerte skip, se under.

Imidlertid er som nevnt det sentrale ved en registrering i et realregister, at registeret har uttømmende opplysninger om rettigheter og heftelser i skipet. Derfor kan gode grunner tale for at et utenlandsk register vil kunne anses som et "tilsvarende utenlandsk register", selv om det ikke er et nasjonalregister. Så lenge registeret har den nevnte opplysningsfunksjonen, på tilsvarende måte som i NIS og NOR, er det ikke nødvendig at registeret avgjør skipets nasjonalitet. Dette betyr at et utenlandsk fiskeriregister vil kunne anses som et tilsvarende utenlandsk register. Forutsetningen er

¹²³ Se Havrettskonvensjonen artikkel 91 og 94

¹²⁴ Jfr. sjøl. § 11

¹²⁵ Jfr. Brækhus (1994) s. 360 punkt 251.22

¹²⁶ Se Brækhus (1994) s. 360

at registeret er av samme type som NIS og NOR med hensyn til å gi uttømmende opplysninger om heftelsene i skipet. Er det utenlandske registeret imidlertid tilsvarende det norske fiskeriregisteret, vil følgelig registeret ikke være å anse som et ”tilsvarende utenlandsk register”.

I punkt 3.3 har vi sett på regler om anerkjennelse av fremmede panterettigheter, jfr. sjøl. § 74. Sjøl. § 74 stiller krav til registerets kvalitet, som for eksempel spesifikke krav til notoritet og publisitet. Selv om det som oftest vil være snakk om et realregister hvor vilkårene i § 74 er oppfylt, kan ikke vilkårene være avgjørende for om det utenlandske registeret er et realregister. Det er imidlertid vanskelig å forestille seg et tilfelle, hvor registeret tilfredsstiller kravene til notoritet og publisitet i § 74, men ikke kravene som vi stiller til et realregister.

En annen situasjonen som kan oppstå er at skipet ikke er registrert i et realregister, men at vi anerkjenner panterettighetene i skipet, jfr. sjøl. § 74. Et eventuelt tvangssalg vil da ikke gå etter tvangsl. kapittel 11.

På bakgrunn av drøftelsen vil det måtte avgjøres i det konkrete tilfellet om det utenlandske registeret er å anse som et realregister etter tvangsl. § 11-1. Som vi har sett, kan det ikke settes absolutte betingelser om at registeret må være ordnet etter formuesgode, at det må ivareta offentligrettslige formål eller at det må være et offentlig drevet nasjonalregister, for å være et ”tilsvarende utenlandsk register”, jfr. tvangsl. § 1-8 (1) 3. punktum.

Konklusjonen blir at det fremmede skip er registrert i et ”realregister” når registeret er å anse som et ”tilsvarende utenlandsk register”.

3.6.2 Særlig om bareboat-registrerte skip.

Bareboat-befraktning er en leieavtale i skip som går ut på at befrakteren overtar rederverdigheten i skipet. Befrakteren får oppgaven med å utruste, bemanne og sette skipet i fart for egen regning.¹²⁷

Som nevnt ovenfor, er parallellregistrering av skip ikke tillatt etter Havrettskonvensjonen artikkel 92 (2). Forbudet retter seg mot at et skip ikke kan ha

¹²⁷ Se Falkanger (2004) s. 120 og s. 222

flere nasjonaliteter. Problemet oppstår når et fremmed skip som opprinnelig var registrert i et ”tilsvarende utenlands register” i en stat (primærregister), også blir registrert i en tredjestats bareboat-register på grunnlag av bareboat-befraktning. Det er dette tilfellet, at registrene ikke er å finne i samme stat, som vi skal se på i det følgende.

Ved bareboat-utflagging skifter skipets nasjonalitet fra primærregisterstatens til bareboat-registerstatens nasjonalitet. Skipet får altså ikke to nasjonaliteter, og innebærer ikke parallellregistrering som forbudet i Havrettskonvensjonen sikter til. Dette er sikker rett.¹²⁸ 1993-konvensjonen og Registreringskonvensjonen (ingen av konvensjonene er pr. i dag trådt i kraft) godtar slik dobbeltregistrering som bareboat-befraktning i prinsippet innebærer. Førstnevntes formål er å sikre at panterrettighetene i skipet ikke forringes av slik bareboat-registrering.¹²⁹ I den internasjonale skipsfarten er bareboat-befraktning en stadig tiltagende måte å organisere skipsfartsnæringen på.

Ved tvangssalg av fremmed bareboat-registrert skip, er spørsmålet om tvangssalg av skipet kan gå etter tvangsl. kapittel 11.

Selv om det er et bevisst valg at lovgiver ikke tillater bareboat-registrering av norske skip, kan man i forarbeidene til tvangsfullbyrdelsesloven ikke se at man har tatt bareboat-tilfellene ved tvangssalg av fremmed skip i betraktning. Det betyr at lovgiver ikke her har tatt stilling til om tvangssalg av fremmede skip skal gå etter tvangsl. kapittel 11 eller 8.

Det vi skal se nærmere på i det følgende, er om bareboat-registeret eller primærregisteret er å anse som realregister etter tvangsl. §§ 11-1, jfr. 1-8 (1). Det er naturlig først å undersøke registeret i staten hvis flagg skipet seiler under. Dette vil altså si bareboat-registeret.

Det *første* spørsmålet blir om bareboat-registeret kan karakteriseres som et ”realregister” etter tvangsl. §§ 11-1 (1), jfr. 1-8 (1).

Et problem er at heftelsene i skipet fortsatt er og fortsatt skal registreres i den opprinnelige registerstatens register, det vil si primærregisteret.¹³⁰ Det er dette registeret

¹²⁸ Se Sæther (2003) s. 38-39

¹²⁹ Se Sæther (2003) s. 53 og Falkanger (2004) s. 32

¹³⁰ Se Falkanger (2004) s. 32

som fortsatt vil oppfylle vilkårene som norsk rett stiller med hensyn til ivaretagelse av de privatrettslige formål, og ikke bareboat-registeret. Det vil kun være ivaretagelsen av offentligrettslige formål som overtas, helt eller delvis¹³¹, av bareboat-registerstaten.

Det kan tenkes at bareboat-registeret inneholder kopier av heftelsene registrert i primærregisteret. Spørsmålet er om dette er tilstrekkelig ivaretagelse av de privatrettslige formål. Trolig vil dette ikke være nok. Et slikt system vil være alt for avhengig av primærregisterstatens og bareboat-registerstatens rutiner for kopi-utveksling. I tillegg vil dette kunne skape usikkerhet om bareboat-registerets rettslig troverdighet¹³² om heftelsene i skipet.

Delkonklusjonen blir at bareboat-registeret ikke vil være et realregister etter tvangsl. § 11-1 (1).

Det *andre* spørsmålet blir om primærregisteret er å anse som et "realregister" etter tvangsl. §§ 11-1 (1), jfr. 1-8 (1).

Det er en forutsetning at reglene i primærregisterstaten og bareboat-registerstaten sikrer tilstrekkelig klargjøring av forholdet mellom de to registrene. Det betyr at bareboat-registeret tydelig må vise at det er reglene i primærregisterstaten som regulerer stiftelse av og prioritet til heftelsene i skipet.¹³³

Som nevnt, oppfyller primærregisteret alle privatrettslige formål for å kunne anse registeret som et realregister. Dette er fordi alle rettigheter og heftelser fortsatt skal registreres i primærregisteret.

Forutsatt at registeret gir full oversikt over heftelsene i skipet, er det ikke avgjørende hvorvidt registeret er ordnet etter formuesgode eller er EDB-basert.

Det er heller ikke av avgjørende betydning at primærregisteret ikke avgjør skipets nasjonalitet, så lenge primærregisteret er av samme type som NIS og NOR. På denne måten avgrenses det mot private registre og andre offentlige registre, som for eksempel et politiregister.

Det avgjørende er at det er i primærregisteret i registreringsstaten at en finner uttømmende informasjon om skipet og dets heftelser.

¹³¹ Se Sæther (2003) s. 42-43

¹³² Se Falkanger, Tingsrett (1999) s. 479

¹³³ Se Sæther (2003) s. 54

Delkonklusjonen er at primærregisteret å anse som et ”realregister” etter tvangsl. § 11-1 (1).

Selv om lovgiver ikke har sett på tilfellene med skip registrert både i et primærregister og et bareboat-register, er det ingenting som taler imot at ikke også disse skipene skal kunne tvangsselges etter tvangsl. kapittel 11. Det er unaturlig at den ellers kompetente namsmyndigheten, er avskåret fra å bistå en fordringshaver ved tvangssalg av bareboat-registrerte skip, når gode grunner trekker i retning av å anse primærregisteret som et ”realregister”.

Konklusjonen blir at tvangssalg av fremmede skip i bareboat-tilfellene kan gå etter tvangsl. kapittel 11.

3.6.3 Oppsummering

Når et fremmed skip skal tvangsselges av namsmyndighetene, er det følgelig av avgjørende betydning, for hvilke bestemmelser tvangssalget skal gå etter, om et skip er registrert i et realregister eller ikke. Konsekvensen av at et fremmed skip ikke er registrert i et tilsvarende utenlandsk realregister, er tvangssalget skal gå etter tvangsl. kapittel 8, og ikke etter kapittel 11 i tvangsfullbyrdelsesloven

3.7 Tvangskraftig tvangsgrunnlag

3.7.1 Tvangsgrunnlag

Under kapittel 2 har vi drøftet når kompetent namsmyndighet har jurisdiksjon over det fremmede skip. Så langt under kapittel 3, har vi sett at tvangssalg av fremmed skip kan begjæres når en panthaver har pant i realregistrert skip. Et ytterligere vilkår for å kreve bistand av kompetent namsmyndighet til å gjennomføre tvangsdekning, er at det foreligger et tvangskraftig tvangsgrunnlag, jfr. tvangsl. § 11-1 (1).

Tvangskraftig tvangsgrunnlag er en betegnelse på at panthaver har sannsynliggjort at hans krav virkelig eksisterer og at det er noe å fullbyrde, samt at kravet er ”modent” for fullbyrding.¹³⁴ Det er panthavers oppgave å dokumentere sitt krav tilstrekkelig. Blir kravet dokumentert, vil panthaver ha et tvangsgrunnlag for kravet

¹³⁴ Falkanger, bind I (2002) s. 165

sitt. Namsmyndighetenes oppgave blir mer å kontrollere at pantlover har et tvangskraftig tvangsgrunnlag på bakgrunn av dokumentasjonen som er fremlagt. Begrunnelsen er at inngrepet overfor den saksøkte kan være av betydelig omfang. Det er derfor lagt stor vekt på at reglene skal sikre mest mulig rettmessige inngrep.¹³⁵

Det eksisterer to typer tvangsgrunnlag – de alminnelige og de særlige, se tvangsl. §§ 4-1 (2) og 11-2 (1). Det er videre et vilkår om at tvangsgrunnlagene skal være tvangskraftige. I første omgang er det reglene om hvilken dokumentasjon som må foreligge, for at man etter loven vil ha et tvangsgrunnlag, som skal behandles. Deretter vil reglene for når et tvangsgrunnlag er tvangskraftig behandles.

3.7.2 Særlige tvangsgrunnlag

I praksis er særlige tvangsgrunnlag den vanligste formen for tvangsgrunnlag. Dette skyldes langt på vei at mange typer krav umiddelbart vil gi tvangsgrunnlag. Man må således ikke gå den omstendelige veien om en rettslig avgjørelse.

Ved tvangssalg av skip, på bakgrunn av et særlig tvangsgrunnlag, kan det oppstå særlige problemstillinger når skipet er fremmed.

Tvangsl. § 11-2 (1) litra a-d inneholder en liste over hvilke krav som er å anse som særlig tvangsgrunnlag.

3.7.2.1 Litra a og b – Kontraktspant og utlegg

Etter tvangsl. § 11-2 (1) litra a er ”registrert avtalepant” (omtales videre som kontraktspant) et særlig tvangsgrunnlag. Som utgangspunkt gjelder bestemmelsen kun norsk registrert avtalepant.

I de tilfeller hvor et fremmed skip er gjenstand for tvangssalg i Norge, vil registrert kontraktspant som nevnt være fremmed, se punkt 3.2. Spørsmålet om man kan anvende fremmed kontraktspant i skip som særlig tvangsgrunnlag etter tvangsl. § 11-2 (1) litra a, er avhengig om vi anerkjenner fremmed kontraktspant som tvangsgrunnlag her i riket.

Anerkjennelse av pant i fremmed skip reguleres som vi har sett av sjøl. § 74.

¹³⁵ Falkanger, bind I (2002) s. 165

Problemstillingen blir om ”anerkjennelse” av pantekravet også innebærer anerkjennelse av pantekravet som et særlig tvangsgrunnlag.

Ordlyden i § 74 (1) er ikke klar med hensyn til om vi anerkjenner pant i fremmed skip som særlig tvangsgrunnlag etter tvangsl. § 11-2 (1) litra a. At vi anerkjenner pantekravet må i hvert fall innebære at vi respekterer pantekravet ved deknningen ved et eventuelt tvangssalg. Om vi derimot anerkjenner pantekravet i det fremmede skipet som et særlig tvangsgrunnlag, kan ikke direkte utledes av ordlyden.

I 1972 ble 1967-konvensjonen transformert inn i sjøloven. Sjøl. § 74 (1) er i dag et resultat av denne transformasjonen. Det er ingenting i forarbeidene som tyder på at man har tilsiktet å avvike fra konvensjonens bestemmelser.¹³⁶ Sjøl. § 74 (1) er en transformasjon av 1967-konvensjonens artikkel 1. I den engelske teksten i konvensjonen heter det at ”mortgages and ”hypothèques” on sea-going vessel shall be enforceable”. En naturlig språklig forståelse av teksten tilsier at panterrettighetene skal kunne gjennomføres ved tvang, jfr. ”enforceable”. Noe mer enn at registrert kontraktspant kan tjene som grunnlag for å få et alminnelig tvangsgrunnlag, kan ikke utledes av ordlyden.

Dersom vi ser artikkel 1 i sammenheng med artikkel 2, er det opp til konvensjonsstatene å regulere ”the procedure of the enforcement”. Dette innebærer at det er norsk lov som skal legges til grunn ved tvangsfullbyrdelse av kravet i skipet.¹³⁷ Etter norsk rett er registrert kontraktspant et særlig tvangsgrunnlag. Når vi anerkjenner fremmed registrert kontraktspant i skip som gyldig her i riket, jfr. sjøl. § 74, vil nettopp slik registrert kontraktspant kunne være et særlig tvangsgrunnlag etter tvangsl. § 11-2 (1) litra a. At fremmed registrert kontraktspant kan anses som særlig tvangsgrunnlag, støttes også av litteraturen.¹³⁸

Ser man sjøl. § 74 (1) på bakgrunn av drøftelsen, er det naturlig å tolke ”anerkjennelse” i § 74 (1) til også å omfatte anerkjennelse av pantekravet som et særlig tvangsgrunnlag.¹³⁹

¹³⁶ Se Falkanger, *MarIus* 247 (1999) s. 26 note 62

¹³⁷ Se Berlingieri (1995) s. 60

¹³⁸ Se Falkanger, bind II (2002) s. 636

¹³⁹ Se Falkanger, *MarIus* 247 (1999) s. 26

En slik tolkning av § 74 er også i overensstemmelse med den tidligere tvangsfullbyrdsloven av 1915.¹⁴⁰

Vilkårene for anerkjennelse etter sjøl. § 74 er allerede drøftet under punkt 3.3.

Konklusjonen er at ”anerkjennelse” av pantekravet etter sjøl. § 74 også innebærer anerkjennelse av pantekravet som et særlig tvangsgrunnlag.

Etter tvangsl. § 11-2 (1) litra b er utlegg et særlig tvangsgrunnlag. En betingelse er at utlegget er registrert.

Utenlandsk registrert utleggspant i fremmed skip vil på samme måte som registrert kontraktspant, kunne være et særlig tvangsgrunnlag, jfr. tvangsl. § 11-2 (1) litra b, jfr. sjøl. § 74.¹⁴¹

Det kan i noen tilfeller oppstå problemer når namsmyndighetene har tatt utlegg i et fremmed skip, etter tvangsl. kapittel 7, som senere skal brukes som tvangsgrunnlag etter § 11-2 (1) litra b.

I de situasjoner hvor det skal tas utlegg i et fremmed skip, er det namsmannens oppgave å sørge for at utlegget registreres, jfr. tvangsl. § 7-20. For at utlegget skal kunne være et tvangsgrunnlag, er det en forutsetning at utlegget kan registreres i det utenlandske realregisteret. Dersom det ikke er adgang å registrere utlegget eller det nektes registrert i det utenlandske registeret, vil ikke utlegget kunne bruke som et tvangsgrunnlag etter tvangsl. § 11-2 (1) litra b. Det er også krav til registrering etter artikkel 1 i 1967-konvensjonen, hvor det står at kravet må være ”registered in accordance with the law of the State where the vessel is registered”.¹⁴²

Registreringsproblemer kan være til stor ulempe for den som prøver å sikre kravet sitt gjennom utlegg i fremmed skip.

Dersom det fremmede skipet er fra en stat tilknyttet Luganokonvensjonen, vil dette problemet ikke oppstå. Konvensjonen er inkorporert i norsk rett ved lov, jfr. lov om gjennomføring i norsk rett av Luganokonvensjonen om domsmyndighet og

¹⁴⁰ Se Falkanger, *MarIus* 247 (1999) s. 27 og note 63

¹⁴¹ Se punkt 3.3

¹⁴² Falkanger, *MarIus* 247 (1999) s. 27

fullbyrding av sivile og kommersielle saker 8. januar 1993 nr 21, og trådte i kraft 1. mai 1993. Ifølge Luganokonvensjonen må man tillate registrering når utlegget er etablert av en domstol, som tilhører en stat som er medlem av konvensjonen, jfr. artikkel 31.¹⁴³ Det viktig å merke seg at dette kun gjelder krav innenfor konvensjonen. Hvilke krav dette dreier seg om, se punkt 3.7.3.2.

3.7.2.2 Litra c og d – legalpant (sjøpant)

Tvangsl. § 11-2 (1) litra c og d omhandler legalpantrettigheter som særlig tvangsgrunnlag. En slik legalpant blir etablert i henhold til lov og oppstår på det tidspunktet loven angir. Innenfor slike legalpanterettigheter faller også sjøpantekrav.

Etter tvangsl. § 11-2 (1) litra c vil ”lovbestemt panterett for skatt eller avgifter til stat eller kommune” være et særlig tvangsgrunnlag.

Etter forarbeidene¹⁴⁴ omfatter ordlyden bare offentlige avgifter som følger av lov eller offentlige forskrifter. Det innebærer at de eneste sjøpantekrav som kan anses som særlige tvangsgrunnlag etter litra c, er krav på havne-, kanal- og andre vannveisavgifter og losavgifter, jfr. sjøl. § 51 (1) nr. 2.

Et spørsmål er om kun norske offentlig avgifter og skatter kan være et særlig tvangsgrunnlag eller om bestemmelsen også omfatter tilsvarende utenlandske sjøpantekrav.

Ordlyden i litra c trekker i retning av at det kun er snakk om norske offentlige myndigheters sjøpantekrav som kan være et særlig tvangsgrunnlag. Forarbeidene¹⁴⁵ støtter denne tolkningen, ved kun å henvise til norske offentlige myndigheters krav. Forarbeidene behandler imidlertid ikke den nevnte problemstillingen.

Noe av forklaringen på at man godtar sjøpantekrav på norske offentlige skatter og avgifter som særlig tvangsgrunnlag, er at det i større grad enn andre sjøpantekrav, er tilstrekkelig dokumentasjon på kravets eksistens og størrelse. En slik grad av dokumentasjon vil muligens ikke alle utenlandske offentlige sjøpantekrav tilfredsstille.

¹⁴³ Falkanger, MarIus 247 (1999) s. 12 note 27

¹⁴⁴ Se Sjølovkomitéens Innstilling VIII (1969) s. 148, se også Falkanger (2004) s. 100

¹⁴⁵ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 206

Det er også få grunner som tilsier at man skal gi utenlandske myndigheters sjøpantkrav for offentlige utgifter og skatter stilling som særlig tvangsgrunnlag, når andre fremmede sjøpanthavere må gå veien om dom.

Selv om namsmyndighetene vil godta et utenlandsk krav på offentlig skatter og avgifter som sjøpantesikret, sjøl. §§ 75, jfr. 51, regulerer ikke disse bestemmelsene hvilke utenlandske sjøpantekrav som kan nyttes som særlige tvangsgrunnlag. Sjøl. §§ 75 og 51 er basert på 1967-konvensjonen. Konvensjonen regulerer kun hvilke krav som er sikret ved sjøpant og hvilken prioritet disse skal ha ved et eventuelt tvangssalg. Hva som er et særlig tvangsgrunnlag reguleres utelukkende av tvangsl. § 11-2.¹⁴⁶ Dette gjelder selv om flaggstaten har regler som godtar slike sjøpantekrav som særlige tvangsgrunnlag.

Etter dette vil det aldri bli aktuelt å tvangsselge et fremmed skip i Norge, etter tvangsl. § 11-2 (1) litra c, på bakgrunn av et utenlandsk sjøpantekrav.

Svaret på spørsmålet er at tvangsl. § 11-2 (1) litra c, kun omhandler norske myndigheter sjøpantekrav på skatter og avgifter.

Ved siden av tvangsl. § 11-2 (1) litra c vil det kun være registrert lovbestemt panterett etter litra d, som kan være grunnlag for tvangssalg. Etter norsk rett vil ikke sjøpanterett kunne registreres, jfr. sjøl. § 20 (1). For å kunne få tvangsdekning basert på et sjøpantekrav, må saksøker skaffe seg et alminnelig tvangsgrunnlag, se 3.7.3. I forarbeidene¹⁴⁷ sies det klart ”at bokstav d får ingen anvendelse for lovbestemt panterett i skip”.

Et spørsmål som må reises, er om et utenlandsk sjøpantekrav i det fremmed skip kan anvendes som et særlig tvangsgrunnlag dersom sjøpantekravet er registrert i henhold til registerstatens regler.

Selv om det fremmede sjøpantekravet er registrert, vil det avgjørende fortsatt være om sjøpantekravet anerkjennes som tvangsgrunnlag i Norge. Som drøftet ovenfor regulerer ikke sjøl. § 75, jfr. § 51 dette forholdet. Fordi vi aldri vil anse det utenlandske sjøpantekravet som et særlig tvangsgrunnlag, vil det ikke være av noen betydning om

¹⁴⁶ Se Falkanger, MarIus 247 (1999) s. 27

¹⁴⁷ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 206

det utenlandske sjøpantekravet er registrert eller ikke. Dette støttes også av det nevnte sitatet i forarbeidene¹⁴⁸. Forarbeidene viser at poenget med litra d, var å regulere legalpantekrav i fast eiendom.

Følgelig vil ikke utenlandske registrerte sjøpantekrav være særlig tvangsgrunnlag etter § 11-2 (1) litra d.

Det er i teorien pekt på at grensen mellom kontraktspant og legalpant, herunder sjøpant, ikke alltid er klar. Dette gjelder særlig i de tilfeller hvor panteretten oppstår som en lovbestemt sidevirkning av en avtale.¹⁴⁹ I teorien pekes det på enkelte områder innenfor norsk rett hvor det kan oppstå problemer med å avgrense kontraktspant og legalpant, men eksemplene er ikke relatert til sjøpant i skip. Slike avgrensingsproblemer kan likevel tenkes i forhold til utenlandske pantekrav. Hva slags type pantekrav man står overfor, vil blant annet ha betydning for om pantekravet skal kunne anerkjennes som særlig tvangsgrunnlag, hvilken prioritet det skal ha og når pantekravet foreldes. En nærmere drøftelse om avgrensingsproblem mellom kontraktspant og legalpant vil bli gitt.

3.7.3 Alminnelige tvangsgrunnlag

I noen tilfeller vil det kun være mulig å få tvangssolgt et fremmed skip på bakgrunn av et alminnelig tvangsgrunnlag. Enkelte typer pantekrav godtas som nevnt ikke som særlige tvangsgrunnlag, for eksempel de fleste sjøpantekrav. I slike tilfeller må man dokumentere et alminnelig tvangsgrunnlag for å få gjennomført tvangssalget, jfr. tvangsl. § 11-2 (1).

Det alminnelige tvangsgrunnlaget må da slå fast panteretten i skipet, pantekravets størrelse og at forfallstid er kommet.¹⁵⁰

I tvangsl. § 4-1 (2) litra a-h finnes en fullstendig liste over de forskjellige alminnelige tvangsgrunnlag. Den vanligste formen for alminnelig tvangsgrunnlag er dom truffet av en offentlig myndighet eller voldgiftsdomstol, jfr. § 4-1 (2) litra a, b, d, f,

¹⁴⁸ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 206

¹⁴⁹ Se Brækhus (1994) s. 12

¹⁵⁰ Se Brækhus (1994) s. 368, et eksempel på dom i Rt. 1934 s. 914

g og h. De tre sistnevnte er utenlandske rettsavgjørelser. Også andre typer avgjørelser kan være alminnelige tvangsgrunnlag, for eksempel rettsforlik, jfr. § 4-1 (2) litra e og f. I den videre fremstillingen vil rettsavgjørelser brukes som en fellesbetegnelse på alle disse avgjørelsene hvis ikke annet sies uttrykkelig.

I denne sammenheng vil utenlandske rettsavgjørelser behandles noe mer enn de norske rettsavgjørelsene. Det betyr ikke at norske rettsavgjørelser ikke er aktuelle. Norske avgjørelser vil være særlig aktuelle når det er tatt arrest av fremmede skip her i riket, se punkt 2.7 om arrestjurisdiksjon. Siden dekningsobjektet er et fremmed skip, vil det ofte kunne bli aktuelt å tvangsselge det fremmede skipet i Norge, på bakgrunn av en utenlandsk rettsavgjørelse.

I første omgang vil de norske rettsavgjørelsene bli behandlet, for så å behandle utenlandske rettsavgjørelser.

3.7.3.1 Norske rettsavgjørelser

Den vanligste formen på et alminnelig tvangsgrunnlag, etter tvangsl. § 4-1, er dom eller kjennelse av norske domstoler, jfr. litra a. Ikke enhver dom eller kjennelse¹⁵¹ kan være et tvangsgrunnlag. Kun fullbyrdsdommer/kjennelser kan være tvangsgrunnlag, se tvml. § 53. Det er en forutsetning at dommen må etterlate noe å fullbyrde og må som nevnt fastslå en panterett i skipet, pantekravets størrelse og at forfallstid er kommet. At kravet er forfalt vil allerede være klart, i og med at dette er et vilkår for å fremme sak etter tvml. § 53. Det må også komme frem i dommen at skipet kan tvangsselges.¹⁵²

Etter forarbeidene¹⁵³ skal ”norske domstoler” forstås som domstoler etter dl. §§ 1 og 2. Utover disse, er det en rekke andre avgjørelser av norske myndigheter og voldgiftsdomstoler som er alminnelige tvangsgrunnlag, jfr. § 4-1 litra a, b, c, d og e. Særlig fullbyrding av voldgiftsavgjørelser vil være aktuelt.¹⁵⁴

Et spørsmål som reiser seg, er i hvilken grad kompetente norske domstoler kan avsi dom over fremmed skip, som i neste omgang kan anvendes som et tvangsgrunnlag.

¹⁵¹ Om skillet mellom dom og kjennelse, se tvml. § 137

¹⁵² Se Brækhus (1994) s. 368 og dom ND 1951 s. 639

¹⁵³ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 103

¹⁵⁴ Se Brækhus (1994) s. 368

Når en domstol har kompetanse til å av si dom over fremmede skip, avgjøres som utgangspunkt av tvistemålslovens regler om vernetingsregler, jfr. tvml. kapittel 2. Disse reglene må ikke sammenblandes med reglene om når namsmyndighetene er kompetente til å gjennomføre et tvangssalg, på grunnlag av dommen som et alminnelig tvangsgrunnlag, jfr. tvangsl. § 11-3.

Ved siden av reglene i tvistemålsloven, finner vi vernetingsregler i overenskomster med andre stater. Av særlig betydning er Luganokonvensjonen som er gjennomført ved lov av 8. januar nr. 21. 1993, jfr. kapittel II. Som nevnt gjelder Luganokonvensjonen krav i sivile og kommersielle saker, se punkt 3.7.3.2. Det avgrensens mot en nærmere behandling av vernetingsreglene.¹⁵⁵

3.7.3.2 Utenlandske rettsavgjørelser

Skipsfarten kjennetegnes ved at virksomheten har et sterkt internasjonalt preg. Fordi skip er meget mobile, vil de ofte befinne seg i andre staters jurisdiksjonsområder. Derfor er det viktig for rettighetshavere å kunne få tvangsdekning for kravet sitt i andre stater. Utenlandske rettsavgjørelser er gitt direkte anvendelse som alminnelig tvangsgrunnlag etter tvangsl. § 4-1 (2) litra f, g og h. Dette innebærer at en utenlandsk dom på et krav sikret i skipet, kan fullbyrdes her i riket uten at rettighetshavere må gå veien om en norsk rettsavgjørelse.

Etter tvangsl. § 4-1 (2) litra f vil utenlandske rettsavgjørelser være alminnelig tvangsgrunnlag dersom de ”etter overenskomst med fremmed stat er bindende og kan fullbyrdes her i riket”. At utenlandske rettsavgjørelser skal ha bindende virkning i Norge etter overenskomst med fremmed stat, følger av tvml. §§ 167, jfr. 168.¹⁵⁶ Etter forarbeidene¹⁵⁷ har tvangsl. § 4-1 (2) litra f den selvstendige betydning at slike avgjørelser kan fullbyrdes her i riket.

Bestemmelsen gjelder utenlandske rettsavgjørelser som dom/kjennelser og offentlig forlik av domstoler og offentlige myndigheter, samt dom og forlik av voldgiftsdomstol.

¹⁵⁵ For en inngående behandling av vernetingsreglene, se Hov, III (2000) s. 60-82

¹⁵⁶ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 104

¹⁵⁷ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 104

Norge har ratifisert flere overenskomster med fremmede stater angående anerkjennelse av utenlandske rettsavgjørelser. Her skal det kun gis en kort oversikt over de viktigste overenskomstene som kan være aktuelle ved tvangssalg av skip.

Mellom alle de nordiske landene foreligger konvensjon om ensartete nordiske dommer av 11. oktober 1977. Konvensjonen avløste domskonvensjonen av 1932. Island var ikke part i denne første konvensjonen. Det foreligger også overenskomster med Storbritannia, Tyskland og Østerrike.

De fleste av disse konvensjonene er i dag langt på vei erstattet av Luganokonvensjonen, jfr. artikkel 55 og 56. Konvensjonen gjelder for EU-stater og EFTA-stater. Luganokonvensjonen gjelder anerkjennelse og fullbyrding av dommer i sivile og kommersielle saker, jfr. artikkel 26 og 31 jfr. artikkel 1. Konvensjonen omfatter ikke dom mot en privatperson for krav som er oppstått på et offentligrettslig grunnlag, for eksempel et forvaltningsvedtak, se artikkel 1 (1) 2. punktum. Typisk vil dette være krav på vederlag, refusjon, utgifter eller erstatning fra et offentlig organ. Et eksempel er (16.12.1980) sak 814/79 Nederland v. Rüffer. I denne saken ble det slått fast at dom på refusjon, for tiltak med å fjerne et vrak som forvaltningen har foretatt eller latt andre foreta, ikke omfattes av konvensjonen.¹⁵⁸

Luganokonvensjonen er den mest sentrale i forhold til tvangsl. § 4-1 (2) litra f.¹⁵⁹

En annen viktig overenskomst etter tvangsl. § 4-1 (2) litra f, er Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards of 1958 (New York-konvensjonen av 10. juni 1958) om anerkjennelse og fullbyrding av utenlandske voldgiftsavgjørelser.¹⁶⁰ Norge har også ratifisert denne konvensjon. Ved tvangssalg av fremmed skip vil voldgiftsavgjørelser være av stor aktualitet som alminnelig tvangsgrunnlag.¹⁶¹ Ofte vil standardavtaler regulere at tvister under avtalen, skal avgjøres ved voldgift, se for eksempel Skandinavisk Bergningskontrakt,

¹⁵⁸ Se Rognlien (1993) s.122

¹⁵⁹ For en mer inngående oversikt og behandling av reglene, se Rognlien (1993) og Einstabland og Steinberg (1997) s. 72 f.

¹⁶⁰ Se Mæland (1988) s. 228 f.

¹⁶¹ Se Brækhus (1994) s. 368

standardformular 1994, artikkel 6, og Scandinavian Tugowners Association, standardformular 1976, artikkel 13.

En avtale mellom to parter om at en utenlandsk rettsavgjørelse skal kunne anvendes som tvangsgrunnlag vil, etter tvangsl. § 4-1 (2) litra g, aksepteres under den forutsetning at avtalen er gjort i samsvar med vilkårene i tvml. § 168 a.¹⁶² Innholdet i § 168 a vil ikke behandles.

Etter tvangsl. § 4-1 (2) litra h vil en avgjørelse av et internasjonalt organ kunne nyttes som et alminnelig tvangsgrunnlag. Her, som i litra f, er det også et vilkår at det foreligger en overenskomst med den fremmede stat. Bestemmelsen er en konsekvens av EØS-avtalen. Det følger av forarbeidene¹⁶³ at bakgrunnen for bestemmelsen, var at bøter eller tvangsmulkt ilagt av EFTAs organer skulle kunne tvangsfullbyrdes her i riket.¹⁶⁴ Det gjelder særlig ilagte bøter grunnet brudd på konkurransereglene i EØS-avtalen.

Dersom det ikke foreligger en overenskomst, avtale eller lov for å anvende utenlandske rettsavgjørelser som tvangsgrunnlag i Norge, kan en part indirekte oppnå at avgjørelsen kan fullbyrdes her i riket. Det vil kunne skje gjennom et anerkjennelsessøksmål for norske domstoler. Dommen vil kunne være et alminnelig tvangsgrunnlag etter tvangsl. § 4-1 (2) litra a. Vi har ingen regler i tvistemålsloven som direkte omhandler slike søksmål. Hvorvidt en norsk domstol har kompetanse til å behandle en slik sak eller ikke, må avgjøres på bakgrunn av vernetingsreglene i tvistemålsloven. Det avgrenses mot en videre behandling anerkjennelsessøksmål.¹⁶⁵

En problemstilling er om namsmyndighetene vil kunne anerkjenne en utenlandsk rettsavgjørelse uten særskilt hjemmel (avtale, lov, overenskomst som anerkjenner den utenlandske rettsavgjørelsen eller et anerkjennelsessøksmål).

¹⁶² Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 105

¹⁶³ Se Ot.prp.nr.68 (1991-1992) om lov om konkurranseregler i EØS-avtalen mv.

¹⁶⁴ Se Falkanger, bind I (2002) s. 175

¹⁶⁵ Temaet behandles mer inngående i Einstabland og Steinberg (1997) s. 86-93.

Om det foreligger en slik mulighet, synes ikke å være behandlet i forarbeidene til tvangsfullbyrdsloven.¹⁶⁶ Det finnes eksempler på at utenlandske rettsavgjørelse anerkjennes uten særskilt hjemmel, for eksempel dommer om gyldigheten til, og retten til patenter og varemerker.

Det er hevdet i teorien¹⁶⁷ at på bakgrunn av de klare uttalelsene på hva som skal anses som tvangsgrunnlag ved tvangsfullbyrdelse, i tvangsfullbyrdsloven og i forarbeidene, skal det trolig meget gode argumenter til for å godta utenlandsk rettsavgjørelse, uten særskilt grunnlag.

Det avgrenses mot en ytterligere drøftelse av denne problemstillingen.

Det alminnelige tvangsgrunnlaget må som nevnt slå fast panteretten i skipet, pantekravets størrelse og at forfallstid er kommet. Dersom den utenlandske dom ikke oppfyller disse kravene, og følgelig ikke etterlater noe å fullbyrde, vil den utenlandske rettsavgjørelsen ikke kunne anvendes som alminnelig tvangsgrunnlag. Imidlertid vil den utenlandske rettsavgjørelsen kunne være et alminnelig tvangsgrunnlag for utleggspant i skipet, jfr. tvangsl. § 7-2 (1). Utleggspantet vil igjen kunne være et særlig tvangsgrunnlag for tvangssalg av det fremmede skip, se punkt 3.7.2.1.

3.7.4 Tvangskraft

Det er ikke tilstrekkelig at det foreligger et særlig eller alminnelig tvangsgrunnlag, for å tvangsselge et fremmed skip. Tvangsgrunnlaget må også være tvangskraftig, jfr. tvangsl. §§ 4-1 (1) og 11-1 (1).

Bestemmelsene om tvangskraft finner vi i tvangsl. §§ 4-4 til 4-19. Tvangsgrunnlaget vil være tvangskraftig når tvangsgrunnlaget oppfyller de materielle, personlige og formelle vilkårene for tvangskraft. I tvangsl. § 4-17 er det en egen bestemmelse om det formelle vilkåret for tvangskraft, for utenlandske alminnelige tvangsgrunnlag.

Det er kun nødvendig å skille mellom alminnelige og særlige tvangsgrunnlag når man skal avgjøre om de formelle vilkår for tvangskraft er oppfylt. De materielle og personlige vilkårene for tvangskraft skiller ikke mellom tvangsgrunnlagene.

¹⁶⁶ Se Einstabland og Steinberg (1997) s. 93

¹⁶⁷ Se Einstabland og Steinberg (1997) s. 94

3.7.4.1 Materielle og personlige vilkår for tvangskraft

Etter tvangsl. § 4-4 må kravet det kreves dekning for være forfalt og misligholdt. Forfall vil være det tidspunkt da saksøkte senest kunne oppfylle rettidig.¹⁶⁸

Et spørsmål er på hvilket tidspunkt pantekravet er forfalt. *Når* et krav forfaller, vil være betinget av grunnlaget. Man kan for eksempel avgjøre forfallstidspunktet gjennom en tolkning av pantsettelsesavtalen. Det kan også tenkes at et krav forfaller på bakgrunn av regler som regulerer kravstypen. En slik bestemmelse har man i sjøl. § 44 og pantel. § 1-9. Etter bestemmelsene vil gjelden, sikret med kontraktspant i skipet, forfalle dersom visse begivenheter inntreffer.

For utleggs pant som særlig tvangsgrunnlag og de alminnelige tvangsgrunnlags vedkommende, vil forfallstiden ikke være noe problem. Avgjørelsen om kravet er forfalt, er allerede tatt under utleggsforretningen eller i rettsavgjørelsen.

Både forfall og mislighold må foreligge. Det kan nemlig tenkes at kravet er forfalt, men at mislighold ennå ikke er inntrådt. En slik situasjon kan oppstå når det ved forfall ikke skjer oppfyllelse av kontrakten på panthavers side – kreditormora. Etter forarbeidene åpnes det også for at forfall kan inntreffe ved antesipert mislighold.¹⁶⁹

Dersom kravet er forfalt og misligholdt, vil de materielle vilkår for tvangskraft være oppfylt.

Reglene om de personlige vilkårene for tvangskraft, finner vi tvangsl. §§ 4-6 til 4-11. Bestemmelsene regulerer hvem som kan begjære tvangsdekning og hvem man kan begjære tvangsdekning overfor – tvangskraftens subjektive utstrekning.

Tvangsl. § 4-6 bestemmer at tvangsfullbyrding bare kan kreves, av ”den som i tvangsgrunnlaget er nevnt som berettiget eller som lovlig har ervervet kravet”. Typisk vil rettsavgjørelsen si at B har en panterett i skipet til A eller at panteobligasjonen angir hvem som har panterett i det fremmede skipet. Saksøkeren kan også være den som lovlig har ervervet kravet. Etter forarbeidene¹⁷⁰ er det uten betydning hvordan kravet er overdratt, så lenge overdragelsen er gyldig mellom partene.

¹⁶⁸ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 109

¹⁶⁹ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 108

¹⁷⁰ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 109

Tvangssalget må begjæres av rett person for at det personlige vilkåret for tvangskraft skal være oppfylt.

Det følger av tvangsl. § 4-7 at tvangsgrunnlaget kun kan gjøres gjeldende overfor den som er forpliktet etter tvangsgrunnlaget. I de fleste tilfeller vil det komme klart frem av tvangsgrunnlaget hvem som er forpliktet. Ofte vil det være den som har signert panteobligasjonen eller eier av det fremmede skipet.¹⁷¹

Fra dette utgangspunktet er det gjort en rekke viktige unntak i tvangsl. §§ 4-8 til 4-11, jfr. § 4-7. Bestemmelsene regulerer at tvangsgrunnlaget kan gjøres gjeldende overfor den som har overtatt forpliktelsene, fra den opprinnelige forpliktete.

Av unntakene er det særlig *to* som er aktuelle ved tvangssalg av skip, og det er kun de som vil bli drøftet nedenfor.

Det *første* tilfellet gjelder konkursforhold. Dersom den som er forpliktet etter tvangsgrunnlaget går konkurs, vil tvangsgrunnlaget fortsatt kunne anvendes på konkursboet til den forpliktete, jfr. tvangsl. § 4-9. En slik situasjon kan oppstå når et norsk eller utenlandsk rederi går konkurs, og at deres skip som er registrert i et utenlandsk register befinner seg i Norge. Forutsetningen er at kravet har rettsvern overfor konkursboet. Dersom den som begjærer det fremmed skipet tvangssolgt har utlegg eller kontaktpant i skipet, og den forpliktete går konkurs, vil vedkommende således kunne gjøre tvangsgrunnlaget gjeldende overfor konkursboet.

Dette modifiseres noe ettersom man etter lov om fordringshavernes dekningsrett (dekningsloven) av 8. juni 1984 nr. 59, kan omstøte visse disposisjoner gjort før en konkursåpning. Reglene om omstøtelse etter dekningslovens kapittel 5 vil ikke bli behandlet. Om det er norske regler eller utenlandske regler om konkurs som skal anvendes, er spørsmål om lovvalg. Innenfor EU regulerer EU-forordning 1346/2000 blant annet regler vedrørende lovvalg ved konkurs med grenseoverskridende elementer. Forordningen inngår ikke i EØS-avtalen, da konkurs faller utenfor de 4 friheter. Likevel vil forordningen kunne være veiledende for lovvalget ved konkurs med tilknytning til flere stater. Vi avgrenser mot en videre drøftelse av forordningen.

¹⁷¹ Falkanger, *MarIus* 247 (1999) s. 12

For det *andre* vil en panterett være et tvangsgrunnlag overfor den som har ervervet det fremmede skipet, jfr. tvangsl. § 4-11. Det gjøres imidlertid et unntak fra dette i bestemmelsen. Panteretten vil ikke være et tvangsgrunnlag overfor den nye eieren, om panteretten har falt bort etter reglene om erverv i god tro. Det skal mye til for at man er i god tro i forhold til stiftelser i et skip. Særlig gjelder dette utlegg og kontraktspant. Sjøpantekrav kan det likevel tenkes at man vil være uten kunnskap om. Man kan imidlertid ikke ek스팅vere sjøpantekrav, da disse er beskyttet i forhold til godtroende erververe, uten registrering, se sjøl. § 24 (2).¹⁷²

Reglene om godtro-ekstinksjon av panterettigheter vil ikke bli behandlet nærmere. Om det er de norske reglene om godtro-ekstinksjon som kommer til anvendelse, eller om norske domstoler må anvende fremmed rett, er også et spørsmål om lovvalg. Etter lovvalsregelen i sjøl. § 75 (2) nr. 1 skal spørsmål om registrerte heftelser og deres virkning overfor tredjemann, reguleres av lovgivning i den stat der skipet er registrert. Følgelig trekker dette i retning av at det er registerstatens regler om ekstinksjon, som skal anvendes av norsk domstol. Bestemmelsen gjelder kun registrerte heftelser i skipet. Selv om loven ikke direkte oppstiller lovvalsregler om ekstinksjon av sjøpant, gir lovvalsregelen i sjøl. § 75 (1) og (2) nr.1 veiledning¹⁷³ om lovvalget. Ettersom et sjøpantekravs gyldighet skal avgjøres på bakgrunn av norsk rett, trekker dette i retning at også norsk rett skal anvendes på sjøpant og forholdet til tredjepersoner. Dette støttes også av at registerstatens regler kun skal legges til grunn ved registrerte heftelser, jfr. sjøl. § 75 (2) nr.1.

3.7.4.2 Formelle vilkår for tvangskraft

Bestemmelsene om formelle vilkår for tvangskraft er forskjellige, om tvangsgrunnlaget er alminnelig eller særlig. De formelle vilkårene finner man i tvangsl. §§ 4-12 til 4-19.

For særlige tvangsgrunnlag er de formelle vilkårene for tvangskraft regulert i tvangsl. § 4-18.

¹⁷² Se Falkanger, MarIus 247 (1999) s. 13 fotnote 30, se også Brækhus (1994) s. 167

¹⁷³ Om veiledning ved lovvalg, se Gaarder (1998) s. 834

Grunnen til at vi behandler denne varslingsreglen her og ikke under del 4, er at varslig etter tvangsl. § 4-18 er et vilkår for tvangskraft. Dette vilkåret må foreligge før begjæring av tvangssalg av fremmed skip kan fremmes. Meddelelses- og forkynningsreglene i del 4, ligger i tid etter at begjæring er fremmet.

Etter bestemmelsen vil det ikke kunne begjæres tvangssalg av fremmed skip, før to uker etter at saksøker har sendt skriftlig varsel til saksøkte. Et slikt forhåndsvarsel er det eneste formelle vilkåret for at et særlig tvangsgrunnlag skal være tvangskraftig. Bestemmelsen gjelder både for norske og utenlandske særlige tvangsgrunnlag.

Forhåndsvarselet i tvangsl. § 4-18 skal gi saksøker en god mulighet til å avverge tvangssalget.¹⁷⁴

Forhåndsvarselet skal være skriftlig, og det skal komme klart frem i varselet at tvangsdekning vil skje om ikke kravet blir oppfylt, se § 4-18 (1) 1 og 2 punktum. Det er ikke noe krav om at varselet skal sendes ved rekommandert brev, men det understrekes i forarbeidene¹⁷⁵ at varselet skal sendes på en forsvarlig måte. Det innebærer at saksøkte har risikoen for forsinkelser og at varselet i det hele tatt kommer frem.¹⁷⁶ Dette er i motsetning til meddelelser og forkynnelser i del 4.

En situasjon som kan være aktuell ved tvangssalg av fremmed skip, er at saksøker har kunnskap om at den oppgitte adressen til saksøkte ikke er riktig. I disse tilfellene bør man likevel sende varsel til denne adresse på forsvarlig måte, for å være sikker på at kravet etter § 4-18 er oppfylt.¹⁷⁷

Det følger av forarbeidene¹⁷⁸ at reglene om varsel etter § 4-18, er de samme når saksøkte befinner seg i utlandet. Det avgrenses mot en nærmere behandling av hvem som har krav på varsel.¹⁷⁹

Etter tvangsl. § 4-18 (2) kan varsel unnlates i to tilfeller. For det første kan varsel unnlates ”dersom saksøkte verken har kjent oppholdssted eller kjent fullmektig med kjent oppholdssted som kan motta varsel på saksøktes vegne”. Om innholdet i unntaket, vises det til drøftelsen under punkt 4.2.3. Videre kan varsel unnlates med tillatelse fra

¹⁷⁴ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 117

¹⁷⁵ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 117

¹⁷⁶ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 117

¹⁷⁷ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 117, se også Falkanger, bind I (2002) s. 235

¹⁷⁸ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 117

¹⁷⁹ Om hvem som skal ha varsel, se Falkanger, bind I (2002) s. 234-235

namsmyndigheten ”dersom det er grunn til å frykte at fullbyrdelsen ellers ville bli vanskeliggjort”.

I ytterligere ett tilfelle vil tvangsgrunnlaget være tvangskraftig uten forhåndsvarsel. Etter tvangsl. § 11-2 (2) kan forhåndsvarsel unnlates i de tilfeller hvor tvangsgrunnlaget er et registrert utlegg etter første ledd litra b. Varsel kan unnlates under den forutsetning at saksøkte har fått underretning om utlegget minst to uker før tvangssalget begjæres.

Et tilsvarende forhåndsvarsel, som kreves for at et særlig tvangsgrunnlag skal ha tvangskraft, har man ikke for de alminnelige tvangsgrunnlag. De formelle vilkårene for tvangskraft i disse tilfellene finner vi i tvangsl. §§ 4-12 til 4-17. En dom eller voldgiftsdom eller et rettsforlik om pant i et skip, kan ikke gjøres gjeldende som tvangsgrunnlag før den er blitt rettskraftig og en eventuell oppfylingsfrist er oversittet, jfr. §§ 4-12 (1), 4-15 og 4-16. Reglene om når en dom er rettskraftig, vil ikke bli behandlet.¹⁸⁰ Selv om det ikke foreligger et krav til forhåndsvarsel når saksøker har et alminnelig tvangsgrunnlag, vil reglene i §§ 4-12 til 4-17 få den virkning at saksøkte vil få noe tid før tvangssalget settes i gang. Tid nok til at saksøkte har mulighet til å avverge tvangssalget.¹⁸¹

Tvangsl. § 4-19 gjelder både de alminnelige og de særlige tvangsgrunnlagene, men reiser ikke særlige problemer.

3.7.4.3 Tvangskraft ved tvangsfullbyrding av utenlandsk tvangsgrunnlag

Tvangsl. § 4-17 regulerer de formelle vilkår for tvangskraft når tvangsgrunnlaget er en utenlandsk rettsavgjørelse, jfr. tvangsl. § 4-1 (2) litra f, g og h. Bestemmelsen gjelder således kun alminnelige tvangsgrunnlag. Forutsetningen for å gjennomføre tvangssalg av fremmed skip på bakgrunn av disse rettsavgjørelsene, er at tvangsgrunnlaget er tvangskraftig i opphavsstaten.

¹⁸⁰ Om Rettskraft, se Hov, III (2000) s. 331 f.

¹⁸¹ Se Brækhus (1994) s. 372

Er det snakk om tvangssalg på bakgrunn av § 4-1 (2) litra f, må det foreligge en overenskomst mellom Norge og opphavsstaten. I de aller fleste tilfellene vil overenskomsten inneholde regler som regulerer hvordan fullbyrding av tvangsgrunnlag etter § 4-1 (2) litra f skal gjennomføres, herunder når rettsavgjørelsen er tvangskraftig.

Et eksempel på en overenskomst som regulerer spørsmålet om tvangskraft, er Luganokonvensjonen. I konvensjonens artikkel 31 (1) må rettsavgjørelsen være erklært tvangskraftig i opphavsstaten, etter begjæring fra en part med rettslig interesse. Det er tilstrekkelig med en formløs erklæring.¹⁸² Særskilte regler gjelder for enkelte konvensjonsstater, se annet ledd. Rettsavgjørelsen trenger imidlertid ikke være rettskraftig.¹⁸³ Dette følger av Luganokonvensjonen artikkel 30 og 38 forutsetningsvis, ved at domstolen ”kan” utsette videre behandling dersom rettsavgjørelsen påklages i opphavsstaten. At rettsavgjørelsen ikke må være rettskraftig, følger også av rettspraksis, se LE-1996-00224 kjennelse av Eidsivating lagmannsrett 17.04.1996.

I de tilfeller hvor tvangsgrunnlaget er en avgjørelse etter § 4-1 (2) litra g, vil det ikke foreligge noen overenskomst, men en avtale mellom partene, jfr. tvml. § 168 a. I disse tilfellene vil det bero på en tolkning av avtalen mellom partene, om den regulerer når tvangsgrunnlaget er tvangskraftig i opphavsstaten.

Dersom man ikke finner veiledning om tvangskraft i den enkelte overenskomst eller avtale, skal man etter forarbeidene¹⁸⁴ utfylle overenskomsten eller avtalen med reglene i tvangsfullbyrdesloven. Dette innebærer at tingretten utfyller med tvangsl. § 4-17. Bestemmelsen sier at rettsavgjørelsen må være tvangskraftig i opphavsstaten. Det er her som ovenfor, ikke et krav om rettskraft. Ordlyden og forarbeidene krever kun at tvangsgrunnlaget er tvangskraftig.¹⁸⁵ Det betyr at tingretten må kontrollere at rettsavgjørelsen er tvangskraftig i opphavsstaten.

Etter tvangsl. § 4-17 (2) kan tvangsgrunnlag etter tvangsl. § 4-1 (2) litra h, fullbyrdes når vilkårene som følger av overenskomsten, EØS-avtalen, er oppfylt.

¹⁸² Se Rognlien (1993) s. 249

¹⁸³ Se Rognlien (1993) s. 250

¹⁸⁴ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 116 tredje avsnitt

¹⁸⁵ Se forutsetningsvis LE-1996-00224 Eidsivating lagmannsrett. Denne kjennelsen har relativ liten rettskildemessig betydning, men påpeker at den utenlandske rettsavgjørelsen ikke trenger å være rettskraftig.

Det formelle vilkår for tvangskraft etter tvangsfullbyrdelsesloven, for utenlandske tvangsgrunnlag, er at tvangsgrunnlaget er tvangskraftig i opphavsstaten. I tillegg må de øvrige vilkårene etter tvangsfullbyrdelsesloven være oppfylt, for at tvangsgrunnlaget er tvangskraftig etter norsk rett.

3.8 Oppsummering

Under del 3 har vi sett på hvilke vilkår som må være oppfylt for at en fordringshaver kan begjære tvangssalg av fremmed skip etter tvangsl. kapittel 11.

For det første må saksøkeren ha panterett i skipet. Pantekravet må være av en type som vil anerkjennes som gyldig her i riket. Vurderingen om en panterett skal anerkjennes eller ikke, er den samme for de øvrige panterettigheter i skipet.

Skipet må være et realregistrert formuesgode, og må være registrert i et ”tilsvarende utenlandsk register”.

Videre har vi sett at saksøkeren må ha et tvangskraftig tvangsgrunnlag, for at skipet skal kunne tvangsselges på grunnlag av panteretten.

Tingretten skal foreta en foreløpig prøvelse av om vilkårene for å fremme begjæring er oppfylt, jfr. tvangsl. § 5-4, jfr. § 6-1. Dersom vilkårene for å begjære tvangssalg etter tvangsl. kapittel 11 ikke er oppfylt, skal begjæringen som utgangspunkt nektes fremmet. Etter tvangsl. § 5-4 (2) skal imidlertid saksøkeren gis frist til å rette feilen, under den forutsetning at feilen kan rettes.

4 Vilkår for å gjennomføre tvangssalg av fremmede skip

4.1 Innledning

Det finnes mange forhold som må være tilstede for at et tvangssalg av fremmed skip skal kunne gjennomføres i Norge. Under denne delen skal vi særlig legge vekt på reglene om forkynnelse til partene i tvangssalgprosessen, se punkt 4.2. I tilknytning til punkt 4.2, vil vi ta opp mulige forhold ved en eventuell ratifisering av 1993-

konvensjonen¹⁸⁶, se punkt 4.3. Den videre gjennomføring av tvangssalg, etter forkynnelsen, vil kun gis en kort behandling under punkt 4.4.¹⁸⁷

4.2 Forkynnelser og meddelelser av dokumenter

For å gjennomføre et tvangssalg av fremmede skip, må en rekke dokumenter og avgjørelser forelegges for partene i tvangssalgprosessen.

I de tilfeller hvor skipet som skal tvangsselges er fremmed, kan det fort oppstå særlige problem ved foreleggelsen for partene. Ofte vil det være et problem å få tak i eieren av skipet.¹⁸⁸ Det kan tenkes at eieren bevisst forsøker å unngå foreleggelse av dokumenter og beslutninger, for å trenere tvangssalgprosessen. I mange tilfeller viser det seg at eierens adresse kun er en postboksadresse, hvor videre oppsporing av eieren er vanskelig. I andre tilfeller kan det være vanskelig å vite hvem som er eier av skipet. For eksempel kan det oppstå problemer med hensyn til hvem som er ny eier når tidligere eier en juridisk person som er blitt oppløst.¹⁸⁹

Konsekvensen av at eieren ikke kan nås, er at tvangssalgprosessen kan dra ut. I disse tilfellene vil eier eller rederi ofte ikke overholde sine økonomiske forpliktelser overfor skip og mannskap. På grunn av eierens forsømmelser, vil skipet ofte ikke være underlagt tilstrekkelig tilsyn og vedlikehold. I tillegg påløper det utgifter på vedlikehold, forsyninger og tilsyn som er en nødvendighet for sikkerhet og velferd, for henholdsvis skip og mannskap. Slike omsorgsutgifter vil medhjelperen, ved tvangssalg med bistand av medhjelper, legge ut for. Utgiftene dekkes forlods av utbyttet ved tvangssalg, jfr. § 11-15 (2), jfr. § 11-36 (2) fjerde punktum. Således vil utbyttet reduseres for øvrige fordringshavere. I sin ytterste konsekvens vil gjennomføringen av tvangssalg kunne forhindres dersom utgiftene som har påløpt, overstiger verdien av skipet. Dette fører til at dekningsprinsippet i tvangsl. § 11-20 ikke vil være oppfylt.¹⁹⁰

Det vi skal se på i det følgende, er reglene om når og hvordan eieren skal ha forelagt dokumenter i tilknytning til tvangssalg, jfr. punkt 4.2.1, samt når slik

¹⁸⁶ Se punkt 1.2 om 1993-konvensjonen

¹⁸⁷ Se punkt 1.3 om avgrensing av oppgaven

¹⁸⁸ Se UD-rapport 6. juli 1995 s. 10-11

¹⁸⁹ Jfr. Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 133

¹⁹⁰ Problemet er drøftet av Roald M. Engeness på seminar ved Nordisk institutt for sjørett, 7. mai 2003, enkelte spørsmål vedrørende arrest og tvangssalg av skip, s. 7.

foreleggelse kan unnlates, jfr. punkt 4.2.3. Under punkt 4.2.2 vil reglene om forkynnelse til skipsføreren drøftes. Tilslutt vil vi ta opp forholdet til den ikke-ratifiserte 1993-konvensjonen, og dens regler på dette området, jfr. punkt 4.3.

4.2.1 Tvangsl. § 11-7 og tvangsl. § 11-9

Etter tvangsl. § 11-7 skal begjæringen om tvangssalg forkynnes for eieren dersom tingretten finner at begjæringen om tvangssalg kan tas til følge. Det er verdt å merke seg at tvangssalget på dette stadiet ikke er endelig besluttet. Formålet med forkynnelsen av begjæringen er at eieren, innen en fastsatt frist på en måned, oppfordres til å forhindre at skipet tvangsselges. I dette tidsrommet har saksøkte mulighet for å gjøre opp for seg, kreve utsettelse, komme med innsigelser mot grunnlaget for begjæringen eller komme med innspill om gjennomføringen av tvangssalget som kan være til fordel for utbyttet av salget.¹⁹¹

Begjæringen kan også forkynnes for den som ”kan antas helt eller delvis å eie” det fremmede skipet, men som ikke er saksøkt, jfr. tvangsl. § 11-8.

Det inntreffer visse geografiske rådighetsbegrensninger etter tvangsl. § 11-10 når eieren blir forelagt begjæringen. Etter tvangsl. § 11-7 (3) skal eieren og skipsføreren, ved forkynnelsen av begjæringen, også gjøres oppmerksom på disse geografiske rådighetsbegrensningene over det fremmede skipet. Dette gjøres for å sikre at skipet ikke skal ”stikke av”, til områder hvor tvangssalget ikke kan gjennomføres.

Etter tvangsl. § 11-9 avgjør tingretten om vilkårene for tvangssalg er oppfylt og om tvangssalg således skal skje. Avgjørelsen tas etter at fristen for uttalelser, fra saksøkte og andre som har blitt forkynt begjæringen på bakgrunn av §§ 11-7 og 11-8, er uløpt. Bestemmelsen er taus om avgjørelsens form dersom tvangssalg besluttes. Hvilken form en slik avgjørelse skal ha følger av tvangsl. § 6-3 (1). Når det har vært tvist om tvangssalgsbegjæringen av det fremmede skipet, må avgjørelsen om at tvangssalg skal skje treffes ved kjennelse, jfr. tvangsl. § 6-3 (1) 1. punktum.¹⁹² Når avgjørelsen om å beslutte tvangssalg er tatt uten slik tvist, følger det av § 6-3 (1) 3. punktum at kjennelsen kan ”meddeles på den måten som retten finner hensiktsmessig i det enkelte tilfellet”.

¹⁹¹ Se Falkanger, bind II (2002) s. 658

¹⁹² Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 212

Dette tilsvarer ordlyden i tvml. § 165 (2) om meddelelse av beslutninger, som ikke er dommer eller kjennelser. At avgjørelsen er en beslutning på tross av ordlyden ”en kjennelse” i 3. punktum, følger også av forarbeidene¹⁹³. Forarbeidene sier at en avgjørelse om tvangssalg som ”fattes uten innvendinger fra saksøkte eller tredjeperson”, vil ”kunne treffes som en simpel beslutning”.

Dersom avgjørelsen om at det fremmede skipet skal tvangsselges er en kjennelse, skal denne forkynnes til partene, herunder eieren og de personer som følger av tvml. § 164 (2). Er avgjørelsen imidlertid en beslutning, skal den som nevnt meddeles på en måte tingretten finner ”hensiktsmessig”, jfr. tvangsl. § 6-3 (1) 3. punktum, jfr. tvml. § 165 (2). I sistnevnte tilfelle vil partene, ifølge forarbeidene¹⁹⁴, først bli gjort kjent med avgjørelsen av medhjelperen ved medhjelpersalg, jfr. tvangsl. § 11-16 (2), eller namsmyndighetene som skal holde en eventuell tvangsauksjon, jfr. § 11-44 (1) 1. punktum.¹⁹⁵

Begjæringen etter tvangsl. § 11-7, og kjennelse om at tvangssalg skal skje etter tvangsl. § 11-9, skal forkynnes for eieren etter reglene i dl. kapittel 9, jfr. forskrift 11. oktober 1985 nr. 1810.

Dersom eieren av det fremmede skipet befinner seg i Norge, er hovedregelen at forkynnelsen skal skje via post etter reglene i dl. § 163 a, jfr. § 178.¹⁹⁶ Også supplerende regler om forkynnelse i domstolsloven vil måtte anvendes dersom slik postal forkynnelse ikke lar seg gjennomføre. Disse reglene vil ikke drøftes i det følgende, men det vil fokusere på forkynnelse i det tilfellet der eieren av det fremmede skip befinner seg i utlandet.

Om forkynnelse overfor eieren av det fremmede skipet skal skje i utlandet, følger det av dl. § 180 (3) at forkynnelse kan gjennomføres på to måter. For det *første* kan forkynnelse skje etter reglene i den stat, hvor eieren befinner seg. For det *andre* kan

¹⁹³ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 212

¹⁹⁴ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 212

¹⁹⁵ Se punkt 4.3.2 og forholdet til 1993-konvensjonen og minstekrav til innholdet i forkynnelsen av en beslutning.

¹⁹⁶ Se Ot.prp.nr.87 (1998-1999) om lov om endinger i sjøfartslovgivningen m.v. punkt 5.1

forkynnelse skje ved postforkynnelse etter dl. § 163 a, gjennom norsk utenrikstjeneste, dersom ikke den fremmede lovgivning hindrer dette.

Som nevnt overfor, kan det tenkes at namsmyndighetene mangler riktig kunnskap om eierens adresse eller oppholdssted. I disse tilfellene bestemmer dl. § 181 at forkynnelse kan skje ved oppslag på rettstedet, under den forutsetning at forkynnelse er forsøkt etter dl. § 180. Rettstedet er tingretten som behandler tvangssalget av det fremmede skipet. I følge forarbeidene¹⁹⁷ er det antatt at domstolene vil vise tilbakeholdenhet med en slik forkynnelse, når ”store verdier står på spill”. Slik det ofte er ved tvangssalg av skip. Det kan imidlertid tenkes at skipets verdi er liten. Skipet har for eksempel i lengre tid ligget uten tilsyn, og verdien av skipet er blitt betydelig forringet. I slike tilfeller kan det tenkes at domstolene ikke vil vise slik tilbakeholdenhet med forkynnelse ved oppslag på rettstedet. En slik kunngjøring vil kunne ivareta interessene til panthaverne i skipet på en bedre måte, ved å forhindre ytterligere forringelse av deres sikkerhet.

Forkynnelsesprosessen vil uansett kunne ta lang tid. Det vil føre til at tvangssalget drar ut, med de problemer dette som nevnt medfører. For de tilfellene hvor forkynnelse unnlates hvor eieren har ukjent oppholdssted, se punkt 4.2.3.

Likestilt med forkynnelse overfor eieren, er forkynnelse overfor eierens prosessfullmektig eller annen særlig fullmektig, jfr. dl. § 193. At forkynnelse til eieren av det fremmede skipet kan skje gjennom eierens prosessfullmektig, er avhengig av at fullmektigen er gitt en alminnelig prosessfullmakt i anledning tvangsfullbyrdelsen, eller innehar annen fullmakt til å motta forkynnelser på vegne av eieren.

I sjøl. § 137 er skipsføreren, i kraft av sin stilling, gitt fullmakt til å motta meddelelser og forkynnelser på vegne av skipets eier og reder. Det er denne stillingsfullmakten som vi vil se nærmere på under.

4.2.2 Forkynnelse til skipsfører - Sjøl. § 137

På bakgrunn av rapport overlevert til Utenriksdepartementet 6. juli 1995, om ”problemer med særlig øst-europeiske skips anløp av norske havner og farvann”, ble skipsførerens fullmakt i sjøl. § 137 (1) 3. punktum utvidet. Utvidelsen gjaldt fullmakt til også å motta forkynnelser og meddelelser på vegne av skipets reder og eier, i saker som

¹⁹⁷ Jfr. Ot.prp.nr.87 (1998-1999) punkt 5.3

gjelder skipet, jfr. lov om endringer i skipsfartslovgivningen m.v. 22. desember 1999 nr. 106 (i kraft 1 jan 2000).

Dersom man retter forkynnelse etter tvangsl. §§ 11-7 og § 11-9 mot skipsføreren av skipet, vil man i mange tilfeller kunne unngå det tap av tid som kan oppstå når eieren ikke har kjent adresse i utlandet, eller er ukjent.

Et spørsmål som må reises, er om namsmyndighetene først må prøve finne frem til eier før de kan foreta forkynnelse/meddelelse overfor skipsføreren etter sjøl. § 137.

En naturlig språklig fortolkning av ordlyden i bestemmelsen, gir ingen klar veiledning på spørsmålet.

I forarbeidene¹⁹⁸ til lovendringen i sjøl. § 137 er dette spørsmålet nærmere drøftet. Der konstateres det at ”det er i utgangspunktet ikke nødvendig å prøve å finne frem til eier og reder før kapteinforkynnelse etter § 137 første ledd tredje punktum kan skje”. I forarbeidene begrunner departementet synet ut fra at det ikke vil virke urimelig overfor eier og reder. ”Eieren/rederen må uansett holde kontakten med og kontroll over sin kaptein på grunn av de store verdiene kapteinen forvalter. Etter departementets syn kan det antas at kapteinen relativt enkelt kan sette seg i kontakt med skipets eier eller reder. Det synes derfor ikke nødvendig ut fra hensynet til eieren/rederen å kreve at man før forkynnelse til kapteinen skal forsøke å finne eieren på dennes registrerte forretningssted”. Det vises også til at en slik bestemmelse ikke vil være unaturlig i forhold til regelverket for øvrig, jfr. dl. § 170.¹⁹⁹

Konklusjonen blir således at det ikke er nødvendig å prøve å finne eier før namsmyndighetene kan forkynne overfor kapteinen.

4.2.3 Ukjent eier/fullmektig og ukjent adresse - tvangsl. § 5-14

Som vist ovenfor under punkt 4.2, er det i tilknytning til fremmede skip enkelte ganger problemer med å finne eieren av skipet eller eieren er ukjent. Dette kan lede til at tvangssalgprosessen drar ut og verdifull tid forsvinner. Selv om man ikke kan finne eieren eller en fullmektig som representerer eieren, kan namsmyndighetene i noen

¹⁹⁸ Se Ot.prp.nr.87 (1998-1999) under punkt 5.3 og 12.3

¹⁹⁹ Se Ot.prp.nr.87 (1998-1999) punkt 5.5, jfr. 5.3

tilfeller unnlate forkynnelse etter tvangsl. §§ 11-7 og § 11-9, og gjennomføre tvangssalget.

Etter tvangsl. § 5-14 (1), jfr. § 6-1 (2) 3. punktum kan tvangsfullbyrdelse gjennomføres overfor eieren, uten de lovpålagte meddelelser eller forkynnelser, dersom eieren ikke har kjent oppholdssted eller kjent fullmektig med kjent oppholdssted.

Når skipsføreren kan motta meddelelser og forkynnelser etter sjøl. § 137, vil ikke § 5-14 komme til anvendelse, da skipsføreren vil være en fullmektig etter tvangsl. § 5-14.²⁰⁰ Stillingsfullmakten etter sjøl. § 137 innebærer at fullmakten kun kan utøves når skipsføreren er i stilling som skipsfører om bord skipet.²⁰¹ Selv om oppholdsstedet til skipsføreren er kjent etter avmønstring fra skipet, vil skipsføreren ikke lenger være fullmektig etter tvangsl. § 5-14.

Spørsmålet er når eieren eller kjent fullmektig har ukjent oppholdssted, etter tvangsl. § 5-14 (1).

Et klart tilfelle er når det ikke foreligger noen registrert adresse på eieren/fullmektigen.

I forhold til realregistrerte skip vil det i alle praktiske tilfeller være registrert en adresse på eieren av skipet. Dersom man ikke skulle få kontakt med eieren på denne adressen, er spørsmålet om dette er nok til å oppfylle loves vilkår om ”ukjent oppholdssted”.

Loven og forarbeidene gir ikke noen svar på spørsmålet. I følge teorien²⁰² er det ikke nok at man har prøvd å kontakte eieren etter lovens regler om forkynnelser, eller at man vet fra tidligere at eieren ikke kan nås på den registrerte adressen. Det pekes på at det bør gjøres noen ytterligere forsøk på å finne eieren. For eksempel bør det kunnes ta kontakt med diverse registre (folkeregistre, personregistre) og institusjoner (banker, forsikringsselskaper) som kan ha kjennskap til vedkommendes oppholdssted.

Den samme vurderingen må legges til grunn når det gjelder spørsmålet om fullmektigens oppholdssted er ukjent.

²⁰⁰ Se Falkanger, bind I (2002) s. 293

²⁰¹ Se Falkanger (2004) s. 212

²⁰² Se Falkanger, bind I (2002) s. 292-293

Konklusjonen etter tvangsl. § 5-14 (1) blir at eierens/fullmektigens oppholdssted er ukjent, når det ikke har latt seg gjøre å komme i kontakt med vedkommende etter å ha foretatt ytterligere undersøkelser.

Etter tvangsl. § 5-14 (2) kan man gjennomføre tvangssalg overfor eieren av et fremmed skip selv om eieren er ukjent. Hva som skal til for at en eier er ukjent vil bli drøftet under punkt 4.3.1, om sjøl. § 137 og forholdet til 1993-konvensjonen.

4.3 Forholdet til 1993-konvensjonen

Vi vil under dette punktet se nærmere på hvilke konsekvenser en eventuell ratifisering av 1993-konvensjonen vil ha for de nevnte reglene om forkynnelse og meddeleler.

Dersom det skulle være uoverensstemmelse mellom konvensjonens regler og tvangsfullbyrdelseslovens regler om forkynnelse til eier, vil reglene måtte bli tolket med de begrensninger som følger av konvensjonen, jfr. tvangsl. § 1-4. Det samme gjelder for sjøl. § 137, hvor det er en betingelse at paragrafens innhold ikke må være i strid med ”Norges folkerettslige forpliktelser”.

Konvensjonen får fortsatt²⁰³ anvendelse både overfor fremmede skip fra konvensjonsstater og ikke-konvensjonsstater, jfr. artikkel 13.

4.3.1 Sjøl. § 137

Etter 1993-konvensjonen artikkel 11 nr. 1 litra d skal melding om tvangssalg gis til ”the registered owner of the vessel”.

Som vi allerede har sett under punkt 4.2.2, har skipsføreren fullmakt til å motta meddelelser og forkynnelser på vegne av eier, jfr. sjøl. § 137.

Umiddelbart kan det se ut som om sjøl. § 137 er i strid med 1993-konvensjonen artikkel 11 nr. 1 litra d. For å undersøke om det foreligger en motstrid mellom reglene, må vi se på to forhold.

Det *første* forholdet er det tilfellet at eier er kjent og kan nås.

²⁰³ Se 1967-konvensjonen artikkel 12

Etter ordlyden i artikkel 11 nr. 3 skal eieren av skipet gis ”notice” i alle tilfeller hvor eier er kjent, jfr. ”if known”. Det innebærer at i alle tilfeller hvor eieren er kjent, vil ikke skipsføreren ha fullmakt til å motta meddelelser og forkynnelser på vegne av eieren. En slik tolkning av artikkel 11 er også i samsvar med forarbeidene²⁰⁴ til sjøl. § 137.

Konklusjonen på det første forholdet er at forkynnelse overfor skipsføreren på vegne av eieren etter sjøl. § 137, vil være i strid med 1993-konvensjonen.

Det *andre* forholdet er det tilfellet der eieren ikke er kjent - ”known”.

Det kan virke unaturlig å snakke om ukjent eier av skip. I nesten alle tilfeller vil det være en registrert eier av skipet. Selv om vi har en registrert eier, kan det likevel oppstå tilfeller der eieren anses for å være ukjent i konvensjonens forstand.

Når man tar kontakt med den registrerte eieren av skipet, kan det vise seg at vedkommende ikke lenger er reell eier. For eksempel kan selskapet være oppløst eller den registrert eieren er død, uten visshet om hvem som er ny eier.

Videre kan det vise seg at den registrerte eieren ikke kan nås, selv om identiteten er på det rene.

Det springende punkt blir derfor hva som skal til for at man kan anse eieren for å være ukjent.

Ved konvensjonstolkning skal det legges stor vekt på ordlyden.²⁰⁵ Ordlyden i artikkel 11 nr. 3 gir imidlertid ingen umiddelbar veiledning i hva som ligger i at eieren er kjent - ”if known”. En naturlig språklig forståelse av ordlyden, sett i sammenheng med konteksten i artikkel 11, tilsier at det må foretas undersøkelser for å sikre at det er den reelle eieren som får det konvensjonsbestemte varselet om tvangssalg. Hensynet til konvensjonens effektivitet²⁰⁶, at artikkel 11 skal fungere etter sitt formål, tilsier at man ikke kan gå ut fra at det som er registeret er riktig, uten at det er foretatt nærmere undersøkelser.

Dersom man etter visse undersøkelser ikke kan oppnå kontakt med den registrerte eieren, eller at det ikke er mulig å finne ut hvem som er reell eier, må man

²⁰⁴ Jfr. Ot.prp.nr.87 (1998-1999) punkt 5.5

²⁰⁵ Jfr. Vienna Convention on the Law of Treaties 23 mai 1969 artikkel 31 nr. 1

²⁰⁶ Se Ruud (1998) s. 67

etter konvensjonen kunne fastslå at eieren ikke er kjent - ”known”. Dette støttes også av hvordan departementet ser på forholdet mellom 1993-konvensjonen artikkel 11 ”if known”, og sjøl. § 137 (1).²⁰⁷ I følge departementet, er det ”nødvendig å gjøre rimelige undersøkelser” for å finne skipets eier, før skipsføreren kan motta forkynnelsen på eierens vegne.²⁰⁸

Konklusjon på det andre forholdet er at forkynnelsen til skipsføreren etter sjøl. § 137, ikke vil være i strid med 1993-konvensjonen om eieren er å anse som ukjent.

4.3.2 Tvangsl. §§ 11-7 og 11-9

Et spørsmål man må stille, er om kravene som 1993-konvensjonen artikkel 11 stiller til forkynnelsen, både gjelder forkynnelsen etter tvangsl. §§ 11-7 og 11-9.

Ordlyden ”prior to the forced sale” kan trekke i retning av at artikkel 11 stiller krav til forkynnelsen etter både tvangsl. §§ 11-7 og 11-9. Ser man derimot denne ordlyden i konteksten, ved at forkynnelsen (”notice”) skal inneholde ”time and place of the forced sale” og overskriften indikerer at tvangssalg er besluttet, taler dette for at det foreligger en avgjørelse om å gjennomføre tvangssalg. Det er denne avgjørelsen som skal forkynnes for blant annet eieren.

Tvangsl. § 11-7 gjelder forkynnelsen om at tvangssalg er begjært, og er ingen forkynnelsen om at tvangssalg er besluttet. Formålet med denne forkynnelsen er blant annet at saksøkte skal kunne avverge at tvangssalg av skipet iverksettes.

Følgelig vil ikke forkynnelsen etter tvangsl. § 11-7 omfattes av ”notice” i 1993-konvensjonen artikkel 11.

Dette medfører at man kan forkynne direkte til skipsføreren etter sjøl. § 137, uten å måtte gjøre rimelige undersøkelser for å kontakte eieren av skipet etter artikkel 11.

Derimot er forkynnelsen etter tvangsl. § 11-9, en forkynnelsen om at tvangssalg er besluttet og skal gjennomføres. Følgelig setter artikkel 11 krav til forkynnelsen.

²⁰⁷ Jfr. Ot.prp.nr.87 (1998-1999) punkt 5.5 og 12.3

²⁰⁸ Imidlertid vil departementets tolkningsresultat kun være et moment i tolkningen av konvensjonsteksten, med relativt liten rettskildemessig vekt.

En annen ting er at kravene etter artikkel 11, om innhold i forkynnelsen, setter minstekrav til innholdet uavhengig av om avgjørelsen etter tvangsl. § 11-9 er en beslutning eller en kjennelse.²⁰⁹

Konklusjonen blir at kravene i artikkel 11, kun får betydning for forkynnelse etter tvangsl. § 11-9.

4.3.3 Tvangsl. § 5-14

På tilsvarende måte som under punkt 4.3.1, vil 1993-konvensjonen artikkel 11 nr. 1 litra d begrense adgangen til å unnlate forkynnelse etter tvangsl. § 11-9 til eieren, jfr. tvangsl. § 5-14 (1) og (2). Slik unnlatelse kan kun skje når eieren etter rimelige undersøkelser er å anse som ukjent etter konvensjonen artikkel 11.

4.4 Kort om den videre gjennomføringen av tvangssalget

Det vil ikke bli gitt en nærmere drøftelse om vilkårene for den videre gjennomføringen av tvangssalget av det fremmede skip.²¹⁰ Vi skal nøye oss med å peke på noen sentrale trekk og vilkår for den videre gjennomføringen.

Etter sjøl. § 97 er det et vilkår for at tvangsdekning skal gjennomføres, at saksøker innen en uke stiller sikkerhet for havneavgift som påløper under saken.

Tvangssalget kan gjennomføres på to måter, enten ved hjelp av medhjelper eller ved tvangsaksjon. I dag er den vanligste måten medhjelpersalg. Bruk av medhjelper var en viktig endring i den nye tvangsfullbyrdsloven av 1992. En begrunnelse var at man trolig ville oppnå en bedre pris for formuesgodet, gjennom bruk av en profesjonell aktør, enn ved tvangsauksjon.²¹¹

Reglene er i stor grad de samme for begge former for tvangssalg, med unntak for selve salgsformen. Når bud er innhentet og det er klart at dekningsprinsippet i tvangsl. § 11-20 er oppfylt, skal tingretten stadfeste budet, jfr. tvangsl. § 11-30. Når det foreligger an avgjørelse etter tvangsl. § 11-30, anses tvangssalget for gjennomført²¹² og skipet har fått en ny eier.

²⁰⁹ Se punkt 4.2.1

²¹⁰ Se punkt 1.3 avgrensning av oppgaven

²¹¹ Se Ot.prp.nr.65 (1990-1991) s. 11

²¹² Se Brækhus (1994) s. 369

5 Anerkjennelse av tvangssalg av fremmede skip i Norge

5.1 Innledning

Det er av avgjørende betydning at tvangssalg av fremmede skip i Norge, vil anerkjennes av andre stater. De fleste stater har innsett viktigheten av at et tvangssalg foretatt i en annen stat skal være endelig, og at kjøperen overtar skipet fritt for heftelser.²¹³ At skipet er fritt for heftelser, innebærer at pantekrav som påhvilde skipet og som ikke ble dekket ved tvangssalget etter tvangsl. § 11-20, faller bort når nye eieren overtar skipet, se tvangsl. § 11-31 (4) 1. punktum. Foranstående ikke-pengeheftelser skal overtas av kjøperen utenfor kjøpesummen, jfr. tvangsl. § 11-20 (1) 4. punktum. Derimot vil ikke-pengeheftelser, med prioritet ved siden av saksøkerens krav, fortsatt kunne følge med skipet, hvis de ikke er satt tilside etter tvangsl. § 11-21 (2), jfr. 11-31 (4) 2. punktum.

Konsekvensen av at andre stater anerkjenner at eieren erverver skipet fritt for heftelser ved tvangssalget, medfører at vedkommende ikke løper risikoen for at skipet senere arresteres for tidligere krav på skipet. Når kjøper vet at skipet er fritt for heftelser ved overtagelsen, vil han i tillegg ha bedre muligheten til å beregne verdien av kjøpet.

Nedenfor skal vi se nærmere på reglene om når andre stater vil anerkjenne tvangssalg gjennomført i Norge.

5.2 1967-konvensjonen

Spørsmålet er om en stat som er medlem av 1967-konvensjonen vil anerkjenne tvangssalg gjennomført i Norge.

Det følger av konvensjonens artikkel 11 at tvangssalg av skip gjennomført i en konvensjonsstat, i samsvar med konvensjonens regler, vil anerkjennes av de øvrige konvensjonsstatene. Det følger av artikkel 12 at reglene også skal gjelde for skip fra stater som ikke er medlem av konvensjonen. Det betyr at tvangssalg av et fremmed skip i Norge, vil anerkjennes av de øvrige konvensjonsstatene, uavhengig av om skipet er fra en konvensjonsstat eller ikke. Om en ikke-konvensjonsstat vil anerkjenne tvangssalget, må avgjøres på annet grunnlag, se punkt 5.3 og 5.4.

²¹³ Se Tetley (1998) s. 1098

Konvensjonens bestemmelser sikrer gjensidig anerkjennelse mellom konvensjonsstatene, under forutsetning at:

- a) at the time of the sale, the vessel is in the jurisdiction of such Contracting State, and
- b) the sale has been effected in accordance with the law of the said State and the provisions of this Convention.

Konvensjonens regler kan ses på som minstekrav²¹⁴ som må være oppfylt for at tvangssalg i en konvensjonsstat, skal anerkjennes av de øvrige konvensjonsstater. En nærmere behandling av konvensjonens regler vil ikke bli foretatt.

For Norges vedkommende, er regelen i artikkel 11 gjennomført i sjøl. § 76. Den er før øvrig også gitt anvendelse på tvangssalg av skip fra ikke-konvensjonsstater.

Pr. 2004 er det kun få stater som har ratifisert 1967-konvensjonen.

Konklusjonen er at tvangssalg av ethvert fremmed skip i Norge vil anerkjennes av medlemmene av 1967-konvensjonen.

I forhold til en mulig ratifisering av 1993-konvensjonen skal det kun nevnes at dennes artikkel 12, i det vesentligste er i overensstemmelse med 1967-konvensjonen artikkel 11.²¹⁵

5.3 Andre konvensjoner

I det følgende skal vi undersøke om regler om anerkjennelse kan utledes av andre konvensjoner enn 1967-konvensjonen.

Et spørsmål er om medlemmer av Luganokonvensjonen vil anerkjenne tvangssalg av fremmed skip gjennomført i Norge, på bakgrunn av konvensjonen.

Tvangssalg av et fremmed skip tilhørende en stat som er medlem av Luganokonvensjonen, vil måtte anerkjennes dersom tvangssalget gjelder dekning av et krav, på bakgrunn av en sivil eller kommersiell sak.²¹⁶

²¹⁴ Se Gombrii, Karl Johan, I: Student Karnov bind III, Oslo 1996, s. 3119 note 127

²¹⁵ Se Tetley (1998) s. 1098

Tvangssalget i Norge gjennomføres ved stadfestelseskjennelse av tingretten, jfr. tvangsl. § 11-30. At en slik avgjørelse skal anerkjennes av andre konvensjonsstater, følger av Luganokonvensjonen artikkel 25, jfr. 26. Ordlyden i artikkel 25 omfatter avgjørelser gitt av en domstol, ”uten hensyn til hva den kalles”, herunder kjennelser.²¹⁷ Dette vil innebære at konvensjonsstatene vil anerkjenne tvangssalg av skipet, uavhengig av om skipet er fra en Luganokonvensjonsstat eller ikke.

Imidlertid vil tvangssalget ikke anerkjennes dersom noen av omstendighetene i artikkel 27 og 28 foreligger, for eksempel at anerkjennelse vil virke støtende på rettsordenen i den stat som skal anerkjenne tvangssalget.

Alle EU-stater og EFTA-stater er medlemmer av Luganokonvensjonen.

Konklusjonen er at stater som er medlem av Luganokonvensjonen, vil anerkjenne tvangssalg av skip i Norge.

Et annet spørsmål er om Arrestkonvensjonen hjemler anerkjennelse av tvangssalg foretatt i Norge, på bakgrunn av arrestkravet.

Konvensjonen inneholder ingen regler som direkte regulerer spørsmålet om anerkjennelse av dommer avsagt i andre konvensjonsstater.²¹⁸

Imidlertid følger det av artikkel 7 at norske domstoler har kompetanse til håndheve det krav det er tatt arrest for, jfr. ordlyden ”have jurisdiction to determine the case upon its merits”. Som utgangspunkt, innebærer dette at arreststaten kun gis rett til å avgjøre realiteten i saken. Imidlertid vil arrest ofte lede til tvangssalg av skipet dersom arrestkravet ikke blir innfridd. Skulle andre medlemsstater ikke anerkjenne tvangssalget, vil konvensjonen kunne miste noe av sin funksjon og effektivitet.

Likevel var formålet med konvensjonen hovedsakelig å begrense hvilke krav det kan tas arrest for.²¹⁹ I tillegg burde et så sentralt punkt, som anerkjennelse av avgjørelser, være uttrykkelig regulert i konvensjonsteksten. Det er teksten partene har

²¹⁶ Hva som er en sivil og kommersiell sak, se punkt 3.7.3.2

²¹⁷ Se for øvrig Rognlien (1993) s. 231

²¹⁸ Se Ot.prp.nr.88 (1992-1993) s. 4

²¹⁹ Se Rui (1995) s. 4

forhandlet om og kommet til enighet om. Det er også konvensjonsteksten som er den sentrale kilden for tolkning av konvensjoner, jfr. Wienkonvensjonen artikkel 31 (1).

Et ytterligere moment er at anerkjennelse av tvangssalg av fremmede skip, vil kunne følge av alminnelige folkerettslige regler²²⁰. Det er derfor ikke nødvendig å strekke konvensjonens tekst så langt.

I forhold til stater som også er medlem av Luganokonvensjonen, er disse forpliktet til å ratifisere Arrestkonvensjonen. At Luganokonvensjonsstater må anerkjenne tvangssalg av skip foretatt i en annen medlemsstat, på bakgrunn av et arrestkrav, følger av Luganokonvensjonen artikkel 57 (3).

Konklusjonen på dette spørsmålet blir at stater som kun er medlem av Arrestkonvensjonen, ikke plikter å anerkjenne etterfølgende tvangssalg av skipet på bakgrunn av konvensjonen.

5.4 Anerkjennelse uten konvensjonsgrunnlag

Spørsmålet er om det foreligger et folkerettslig grunnlag for at andre stater vil anerkjenne tvangssalg av fremmede skip i Norge.²²¹

I det følgende vil vi nøye oss med å peke på hva som har blitt hevdet i litteraturen om dette spørsmålet.

Som nevnt, har de fleste stater innsett behovet for å anerkjenne at et tvangssalg er endelig, og at kjøper får skipet fritt for alle heftelser.²²² Dette er av hensyn til den internasjonale skipsfarten. At avgjørelsen er endelig²²³, er således en forutsetning for anerkjennelse. Behovet for anerkjennelse er kommet til uttrykk i mange rettsavgjørelser i flere stater, samt forankring i tidligere sjøfartslovgivning.²²⁴

Enkelte stater baserer anerkjennelse av tvangssalg på en doktrine om gjensidig²²⁵ anerkjennelse, imens andre stater vurderer det som en ensidig plikt.²²⁶

²²⁰ Se punkt 5.4

²²¹ Falkanger forutsetter at Norge kan anerkjenne tvangssalg på annet grunnlag enn etter sjøl. § 76, se Falkanger (2004) s. 115

²²² Se Tetley (1998) s. 1098

²²³ Se Storm (1989) s. 114

²²⁴ Se Tetley (1998) s. 1098

²²⁵ Se Verhoeven (1995) s. 59

I teorien oppstilles det også enkelte sedvanerettslige unntak fra regelen om anerkjennelse av tvangssalg i en annen stat. Unntakene indikerer således hvilke grunnleggende vilkår som må være tilstede, for at tvangssalget skal anerkjennes.

For det *første* vil ikke tvangssalg anerkjennes dersom staten mangler jurisdiksjon over kravet, som ligger til grunn for tvangssalget.²²⁷ Dette er på det rene hvor staten mangler jurisdiksjon over selve skipet, men også hvor staten mangler internrettslig hjemmel eller reglene strider mot statens folkerettslig forpliktelser.

For det *andre* vil svindel eller bedrageri i tvangssalgsprosessen hindre at tvangssalget anerkjennes i utlandet. Det skal imidlertid foreligge klare indikasjoner på slik svindel, før en fremmed stat kan bestride tvangssalget som gyldig.²²⁸

For det *tredje* kan visse typer saksbehandlingsfeil, som manglende varsel til eier og rettighetshavere, hindre anerkjennelse.²²⁹ Anerkjennelse av tvangssalget vil kunne nektes hvis det er skjedd et betydelig og alvorlig brudd på saksbehandlingsreglene i staten hvor tvangssalget gjennomføres. Dersom det etter statens lovgivning ikke kreves omfattende varsling, vil imidlertid ikke dette automatisk føre til slik saksbehandlingsfeil. Anerkjennelse av salget kan ikke nektes så lenge partene har fått tilstrekkelig varsling og dette ikke strider mot den alminnelige rettsorden (public policy)²³⁰ eller internasjonal praksis. Også det forhold at skipet tvangsselges for utilstrekkelig eller urimelig lav pris, vil også være i strid med tvangssalgsprosessen.

Dersom en stat skulle nekte å anerkjenne et tvangssalg i Norge, uten at noen av de nevnte unntakene kan påberopes, vil norske myndigheter og andre stater neppe godta et slikt standpunkt. Til illustrasjon kan vi vise til saken *Vrac Mar inc. v. Karamanlis*²³¹, hvor kjøper ble avkrevd for ubetalte skatter og rettslige saksomkostninger av myndighetene i Panama, selv om skipet ble solgt fritt for heftelser. Den canadiske domstolen uttalte at en slik handling var, "an exception to a rule honoured by every nation in the world. Indeed, if other countries, or other debtors, decided to follow this

²²⁶ Se Tetley (1998) s. 1095

²²⁷ Se Storm (1989) s. 115 og Tetley (1998) s. 1101

²²⁸ Se Tetley (1998) s. 1101

²²⁹ Se Tetley (1998) s. 1102-1104

²³⁰ Se Storm (1989) s. 120-121

²³¹ Se Tetley (1998) s. 1109

bad example, it would create confusion in an area which can be effectively controlled only with the good faith of all seafaring nations”.

Konklusjonen er at anerkjennelse av tvangssalg av skip i andre stater, kan baseres på folkerettslig grunnlag.

6 Avslutning

6.1 Konklusjon på hovedproblemstilling

Det lar seg ikke gjøre å oppstille en enkelt konklusjon på *når* norske tvangsmyndigheter kan gjennomføre tvangssalg av fremmede skip i Norge, etter tvangsl. kapittel 11.

Konklusjonen er sammensatt, men kan uttrykkes på følgende måte:

For det *første* må skipet befinne seg innenfor tvangsfullbyrdelseslovens geografiske virkeområde. Det må heller ikke foreligge noen folkerettslige begrensninger i namsmyndighetenes kompetanse til å gjennomføre tvangssalget.

For det *andre* må saksøker ha tvangskraftig tvangsgrunnlag for en panterett i skipet som anerkjennes som gyldig her i riket.

For det *tredje* må skipet være registrert i et realregister etter tvangsfullbyrdelsesloven

For det *fjerde* må tvangsfullbyrdelseslovens regler om forkynnelser og meddelelser være oppfylt.

Vi har avgrenset mot de øvrige vilkårene som må være oppfylt, for at tvangssalg av fremmed skip skal gjennomføres. Det er likevel en betingelse for gjennomføring at disse også er oppfylt. At disse ikke er omhandlet, er dessverre en avgrensning som var nødvendig å foreta.

For at tvangssalget skal få de forutsatte virkningene, er det viktig at andre stater anerkjenner tvangssalget i Norge.

6.2 Forholdet til 1993-konvensjonen

Dersom 1993-konvensjonen i fremtiden skulle bli ratifisert av norske myndigheter, har vi sett at konvensjonens regler setter enkelte begrensninger for de norske reglene om forkynnelse ved tvangssalg av fremmede skip.

Både tvangsl. § 1-4 og sjøl. § 137 avklarer, som utgangspunkt, forholdet mellom norsk rett og Norges folkerettslige forpliktelser. Likevel vil det være en klar fordel for de som skal anvende regleverket ved tvangssalg av fremmede skip, at kravene til forkynnelse som gjelder etter 1993-konvensjonen reguleres nærmere i lov. Dette ser man tydelig i de tilfeller hvor forkynnelse til skipsfører etter sjøl. § 137 ikke kan skje, når eieren kan nås. Det samme gjelder hvor konvensjonens regler om forkynnelse kommer til anvendelse på norske forkynnelser.

Litteraturliste og registre med forkortelser

Forkortelser i teksten	Forfatter
Andenæs (1998)	Andenæs, Johs. <i>Innføring i rettsstudiet</i> . 5. utg. Oslo, 1998
Bech og Lund (1989)	Bech, Alexandra. <i>Konvensjonelle og åpne skipsregistre, en sammenligning i rettslig perspektiv, med norsk sjøfartsnæringen som utgangspunkt</i> . Alexandra Bech og Christian Lund. I: MarIus 163. Oslo, 1989
Berlingieri (1995)	Berlingieri, Francesco. <i>The 1993 Convention on maritime liens and mortgages</i> . I: Lloyd's maritime and commercial law. (1995). London, 1995 s. 57-76
Bowtle (2001)	Bowtle, Graeme. <i>The law of ship mortgages</i> . Graeme Bowtle og Kevin McGuinness. 2001
Brækhus (1975)	Brækhus, Sjur. <i>Skipbsbegrepet</i> . I: MarIus 3. Oslo, 1975
Brækhus (1994)	Brækhus, Sjur. <i>Omsetning og kreditt 2</i> . 2. utg. Oslo, 1994
Eckhoff (1998)	Eckhoff, Torstein. <i>Forvaltningsrett</i> . 6. utg. ved Eivind Smith. Oslo, 1998
Einstabland og Steinberg (1997)	Einstabland, Nils Kristian. <i>Tvangsfullbyrdelse av utenlandske rettsavgjørelser i Norge</i> . Nils Kristian Einstabland og Geir Steinberg. I: Forretningsjus 1997, s. 75-93

	Engeness, Roald M. <i>Enkelte spørsmål vedrørende arrest og tvangssalg av skip</i> . Under: Seminar ved Nordisk institutt for sjørett, 7. mai, 2003
Falkanger, TfR (1987)	Falkanger, Thor. <i>Fra eiendomsforbehold til salgspant – noen refleksjoner i tilknytning til TfR 1933 s 135 ff. og TfR 1954 s 189 ff.</i> I: Tidskrift for rettsvitenskap, 1987, s. 214-244
Falkanger (1988)	Falkanger, Thor. <i>Tilbehør i skib: Noen refleksjoner omkring sjølovens § 260</i> . I: festskrift til Sjur Brækhus, Oslo, 1988
	Falkanger, Thor. I: Student Karnov, bind III, Oslo 1996, s. 3120 note 138
Falkanger, Tingsrett (1999)	Falkanger, Thor. <i>Tingsrett</i> . 5. utg. Oslo, 1999
Falkanger, MarIus 247 (1999)	Falkanger, Thor. <i>Forced sale of vessels - According to Norwegian law</i> . I: MarIus 247. Oslo, 1999 s. 3-27
Falkanger (2004)	Falkanger, Thor. <i>Innføring i sjørett</i> . Thor Falkanger, Hans Jacob Bull. 6. utg. Oslo, 2004
Falkanger, bind I (2002)	Falkanger, Thor. <i>Tvangsfullbyrdelsesloven, kommentarutgave, bind I</i> . Thor Falkanger, Hans Flock og Thorleif Waaler. 3. utg. Oslo, 2002
Falkanger, bind II (2002)	Falkanger, Thor. <i>Tvangsfullbyrdelsesloven, kommentarutgave, bind II</i> . Thor Falkanger, Hans Flock og Thorleif Waaler. 3. utg. Oslo, 2002

Fleischer (1977)	Fleischer, Carl August. <i>Fiskerigrensen, folkeretten og den økonomiske sonen</i> . Oslo, 1977
Fleischer (2000)	Fleischer, Carl August. <i>Folkerett</i> . 7. utg. Oslo, 2000
	Flock, Hans. I: Student Karnov, bind III, Oslo 1996, s. 2787 note 25
	Gombrii, Karl Johan. I: Student Karnov, bind III Oslo, 1996, s. 3119 note 127.
Gaarder (1998)	Gaarder, Karsten. <i>Internasjonal privat- og prosessrett</i> . I: Knophs oversikt over norsk rett. 11. utg. Oslo, 1998, s. 832-840
Hov, I (1999)	Hov, Jo. <i>Rettergang I Sivil- og straffeprosess</i> . Oslo, 1999
Hov, III (2000)	Hov, Jo. <i>Rettergang III Sivilprosess</i> . Oslo, 2000
Kjelstrup (1996)	Kjelstrup, Carl-Bernhard. <i>Liten panterett</i> . 4. utg. Oslo, 1996
Krokeide (1981)	Krokeide, Kjetil. <i>Norsk lovgivnings anvendelse på kontinentalsokkelen</i> . I: Tidsskrift for Rettsvitenskap. Årg. 94 (1981) s. 51-81
Mæland (1988)	Mæland, John Henry. <i>Voldgift</i> . Bergen, 1988
Rognlien (1993)	Rognlien, Stein. <i>Luganokonvensjonen norsk kommentarutgave</i> . Oslo, 1993

Rosas (1996)	Rosas, Allan. <i>Portstate jurisdiction and control: recent developments</i> . I: Essays in honour of Hugo Tiberg. Stockholm, 1996, s. 541-556
Rui (1995)	Rui, Siv Aida. <i>Arrest i skip</i> . I: MarIus 211. Oslo, 1995
Ruud (1997)	Ruud, Morten. <i>Utvalgte emner i folkerett</i> . Morten Ruud, Geir Ulfstein og Ole Kristian Fauchald. Oslo, 1997
Ruud (1998)	Ruud, Morten. <i>Innføring i folkerett</i> . Morten Ruud og Geir Ulfstein. Oslo, 1998
Storm (1989)	Storm, Paul M. <i>Europe</i> . I: Enforcement of Foreign Judgements Worldwide. Ved Editor Charles Platto. New York, 1989
Sæther (2003)	Sæther, Mats E. <i>Bareboat ("parallell-") registrering av skip- i jus og praksis</i> . I: MarIus 297. Oslo, 2003
Tetley (1998)	Tetley, William. <i>Maritime liens and claims</i> . Second edition. Montreal, 1998
Verhoeven (1995)	Verhoeven, Willem. <i>Ships, Arrest; Registration and Mortgages; Enforced Sales in the Netherlands</i> . I: Loeff Legal Series III. Rotterdam, 1995

Lovregister

Forkortelser	Lovtekst
Sjødl.	Lov om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. 9. juni 1903 nr. 7
Dl.	Lov om domstolene (domstolloven) 13. august 1915 nr. 5
Tvml.	Lov om rettergangsmåten for tvistemål (tvistemålsloven) 13. august 1915 nr. 6
	Lov om Svaldbard 17. juli 1925 nr. 11
	Lov om Jan Mayen 27. februar 1930 nr. 2
	Lov om Bouvet-øya, Peter I's øy og Dronning Maud Land m.m. 27. februar 1930 nr. 3
	Lov om vitenskaplig utforskning og undersøkelse etter og utnyttelse av andre undersjøiske naturforekomster enn petroleumsforekomster 21. juni 1963 nr. 12
	Lov om Norges økonomisk sone av 17. desember 1976 nr. 91
Pantel.	Lov om pant 8. februar 1980 nr. 2
Hfl.	Lov om havner og farvann m.v. 8. juni. 1984 nr. 51

	Lov om fordringshavernes dekningsrett (dekningsloven) av 8. juni 1984 nr. 59
NISl.	Lov om norsk internasjonalt skipsregister 6. desember 1987 nr. 48
Tvangsl.	Lov om tvangsfullbyrdelse og midlertidig sikring (tvangsfullbyrdesloven) 26. juni 1992 nr. 86
	Lov om gjennomføring i norsk rett av Luganokonvensjonen om domsmyndighet og fullbyrding av sivile og kommersielle saker 8. januar 1993 nr. 21
Sjøl.	Lov om sjøfart av 24. juni 1994 nr. 39
	Lov om petroleumsvirksomhet 29. november 1996 nr. 72
	Lov om retten til å delta i fiske og fangst 26. mars 1999 nr. 19
	Lov om Norges territorialfarvann og tilstøtende soner av 27. juni 2003 nr. 57

Forskrifter

Forskrift 11. oktober 1985 nr. 1810 om postforkynnelse

Forskrift 17. desember 1999 nr. 1391 om politidistrikt, namsmannsdistrikt, lagdømme og domssogn for utøvelse av politimyndighet og domsmyndighet på kontinentalsokkelen og i norsk økonomisk sone, samt politimyndighet i havområdet utenfor Svalbards territorialfarvann

EU-forordninger

EU-forordning 1346/2000

Konvensjoner

Forkortelser	Konvensjonstittel
Svalbardtraktaten	Treaty concerning Spitsbergen av 9. februar 1920, Paris
1926-konvensjonen	Konvensjon om innføring av visse ensartede regler om immunitet for statsskip av 10. april 1926, med tilleggsprotokoll av 24. mai 1934
Arrestkonvensjonen	International convention for the unification of certain rules relating to the arrest of seagoing ships, Brussels, May 10, 1952
New York-konvensjonen av 10. juni 1958	Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards of 1958
	The Antarctic treaty 1. desember 1959, Washington
1967-konvensjonen	International convention for the unification of certain rules relating to maritime liens and mortgages, Brussels, May 27, 1967
Wienkonvensjonen	Vienna Convention on the Law of Treaties, 23 mai 1969

Inngrepskonvensjonen	International Convention relating to the Intervention on the High Seas in Cases of Pollution Casualties av 1969
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships av 1973
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea av 1974
Havrettskonvensjonen	United Nations Convention on the Law of the Sea 10. desember 1982
Registreringskonvensjonen	United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships av 1986
1993-konvensjonen	International Convention om Maritime Liens and Mortgages 1993, Geneva, May 6, 1993

Standardavtaler

Skandinavisk Bergningskontrakt, standardformular 1994

Scandinavian Tugowners Association, standardformular 1976

Forarbeider

Forkortelser	Innstillinger og betenkninger før 1972
Sjølovkomitéens Innstilling VI (1966)	Innstilling fra Sjølovkomitéen av 1956 nr. VI (1966)
Sjølovkomitéens Innstilling VIII (1969)	Innstilling fra Sjølovkomitéen av 1956 nr. VIII (1969)
Forkortelser	Odelstingsproposisjoner
Ot.prp.nr.65 (1990-1991)	Ot.prp.nr.65 (1990-1991) Om lov om tvangsfullbyrding og midlertidig sikring (tvangsfullbyrdingsloven)
Ot.prp.nr.68 (1991-1992)	Ot.prp.nr.68 (1991-1992) Om lov om konkurranseregler i EØS-avtalen mv.
Ot.prp.nr.88 (1992-1993)	Ot.prp.nr.88 (1992-1993) Om lov om endringer i lov 20. juli 1893 nr. 1 om Sjøfarten mv. (arrest i skip)
Ot.prp.nr.87 (1998-1999)	Ot.prp.nr.87 (1998-1999) Om endringer i sjøfartslovgivningen mv.
Forkortelser	Rapport
UD-rapport 6.juli 1995	Rapport fra arbeidsgruppen som har sett på problemer med særlig øst-europeiske skips anløp av norske havner og farvann. Utenriksdepartementet, 6. juli 1995

Domsregister

Norsk rettstidende (Rt.)

Rt. 1934 s. 914

Rt. 1977 s.1381

Nordiske dommer i sjøfartsanliggender (ND)

ND 1951 s. 639

ND 1979 s. 342

ND 1997 s. 1

Utrykte dommer og kjennelser

1996.04.17, Eidsivating LE-1996-00224

Avgjørelser av EF domstolen

Sak 814/79 Nederland v Rüffer

Andre avgjørelser

Vrac Mar inc. v. Karamanlis, [1972] F.C.430 (Federal Court of Canada)